

SECRET/CONTROL - U.S.OFFICIALS ONLY

SECURITY INFORMATION

25X1A

25X1

German Democratic Republic

FDD Abstra []

REICHSDAHN GAZETTES (38 pp; German;
Date of distribution: 24 Nov 1952)

25X1

25X1X

The document consists of the following issues of the Mitteilungsblatt der Deutschen Reichsbahn (Reichsbahn Gazette): vol III nos. 9 and 10, dated 27 Apr and 7 May 1952.

The greater part of the issues is, as usual, taken up by the publication of official decrees and announcements of the Directorate General and the various directorates of the Reichsbahn. These announcements are subheaded as follows: management, technical office, operations, passenger traffic, freight traffic, Reichsbahn repair yards, locomotive technique, construction, safety and communication material supply and procurement, finance and economy, labor and wages, law and administration, social benefits, training, personnel, and miscellaneous.

The following items in these issues are of particular interest:

- Admonition to Reichsbahn offices to route requests for reports etc. through channels because an inordinate amount of work has been brought upon the administrative office by fake requests, thus hindering legitimate work.
- Treatise on the tasks of the press offices of the Reichsbahn.
- Directives for promulgation of suggestions and exchange of work experiences.
- List of eighteen new designs and improvements developed or tested by the Technical Office of the Reichsbahn.
- Explanation of directors funds for 1952.
- First issuance of a freight timetable for 1952.
- Several pages of notices of loss and invalidation of railroad tickets and service identification cards.
- Spot checks on compliance with thermo-technical directives for insulation of locomotives have shown inadequate insulation in many instances despite reports by the directorates of almost 100 percent compliance. Beginning 25 Apr 1952, officials in charge will be held responsible for such shortcomings.
- Establishment of a Construction Management for the Transportation College, attached to the Reichsbahn Office for New Construction at Dresden. The new management will be responsible for the construction of the college building.

Foreign-language document or a microfilm of it [] may be obtained from CIA Library, ext []

25X1

25X1A

25X1A

22 December 1952

SECRET/CONTROL - U.S.OFFICIALS ONLY

CLASSIFICATION

SECRET

SECURITY INFORMATION

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

REPORT NO. S0

INFORMATION REPORT

CD NO.

COUNTRY East Germany

DATE DISTR. 24 November 1952

SUBJECT East German Information Bulletins

NO. OF PAGES 1

25X1A

PLACE
ACQUIRED

NO. OF ENCLS. 2 booklets
(LISTED BELOW) 34pp

DATE OF I
ACQUIRED

25X1X

SUPPLEMENT TO
REPORT NO.

Attached for your retention are East German information bulletins No.9
(27 April 1952) and No. 10 (7 May 1952).

THIS DOCUMENT HAS AN ENCLOSURE ATTACHED
DO NOT DETACH

25X1A

THIS IS AN ENCLOSURE TO
DO NOT DETACH

SO 00

Approved For Release 2003/08/13 : CIA-RDP83-00415R013500020007-2

SECRET

Mitteilungsblatt

der
Deutschen Reichsbahn



Es lebe der 1. Mai,
der Tag der internationalen Solidarität
der Werktätigen,
der Tag der Brüderlichkeit der Arbeiter
aller Länder

Herausgeber: Deutsche Reichsbahn
Generaldirektion
Berlin W 8, Voßstraße 33

SECRET

AUS DEM INHALT:

	Seite
1. 1. Mai 1952 — Heerschau der Arbeiterklasse	133
2. Zum 1. Mai eine Vollspur- lok mehr	133
3. Der dritte Schrottzug ver- ließ Berlin	133
4. Die Rbd Berlin ergriff die Initiative	134
5. Wettbewerbsplan der Indu- striengewerkschaft Eisenbahn für das II. Quartal 1952	134
6. Das deutsche Volk wird „schwarzen Mai“ nicht zu- lassen	136
7. Der Unterricht an einer Abendschule für Jugend- liche	137
8. Erhöhte Wachsamkeit in der Verwaltung	138
9. Verfügungen und Bekannt- machungen	138
10. Auswirkungen der Zugver- spätungen	147

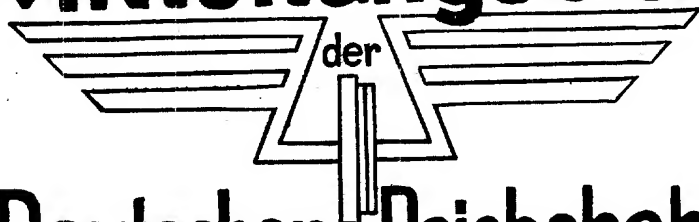
Nr. 9 Berlin, 27. April 1952 **Jahrg. III**

THIS IS AN ENCLOSURE TO
DO NOT DETACH

Approved For Release 2003/08/13 : CIA-RDP83-00415R013500020007-2

SECRET

Mitteilungsblatt



der Deutschen Reichsbahn



Es lebe der 1. Mai,
der Tag der internationalen Solidarität
der Werktätigen,
der Tag der Brüderlichkeit der Arbeiter
aller Länder

Herausgeber: Deutsche Reichsbahn
Generaldirektion
Berlin W 8, Voßstraße 33

SECRET

AUS DEM INHALT:

	Seite
1. 1. Mai 1952 — Heerschau der Arbeiterklasse	133
2. Zum 1. Mai eine Vollspur- lok mehr	133
3. Der dritte Schrottzug ver- ließ Berlin	133
4. Die Rbd Berlin ergriff die Initiative	134
5. Wettbewerbsplan der Indu- striegewerkschaft Eisenbahn für das II. Quartal 1952	134
6. Das deutsche Volk wird „schwarzen Mai“ nicht zu- lassen	136
7. Der Unterricht an einer Abendschule für Jugend- liche	137
8. Erhöhte Wachsamkeit in der Verwaltung	138
9. Verfügungen und Bekannt- machungen	138
10. Auswirkungen der Zugver- spätungen	147

Nr. 9 Berlin, 27. April 1952 **Jahrg. III**

Mitteilungsblatt der Deutschen Reichsbahn

Herausgeber: Deutsche Reichsbahn, General-
direktion Berlin W 8, Voßstraße 33 / Tel. 67 00 15
App. 31 219 und 31 904, nach Dienstschluß 25 038
Chefredaktion: Hans Mikisch, Pressestelle

Nr. 9

Berlin, den 27. April 1952

Jahrg. III

1. Mai 1952 – Heerschau der Arbeiterklasse

Täglich wächst die Zahl der Sozialdemokraten Westberlins und Westdeutschlands und aller werktätigen Menschen, die die Aktionseinheit der Arbeiterklasse fordern. Sie erkennen in dem gemeinsamen Handeln aller patriotischen Kräfte den einzig richtigen Weg, ihre gemeinsamen Interessen, die Erhaltung des Friedens und die Herstellung der Einheit unseres Vaterlandes zu erreichen.

In der Tat sind die Kräfte der Arbeiterklasse im Bündnis mit der Intelligenz und der Bauernschaft unüberwindlich. Jetzt beginnt dieser unüberwindliche Massenwille sich bewußt zu werden und lernt, sie auch richtig anzuwenden. Das haben die Bürgermeisterwahlen in Nürnberg und in anderen Orten unserer westlichen Heimat schon bewiesen.

Seit langem erkennt der Klassenfeind die drohende Gefahr. Daher schreckt er nicht vor den schäbigsten, gemeinsten und verbrecherischsten Mitteln zurück, um die Einheit der Arbeiterklasse, die Aktionseinheit zu verhindern und zu zerschlagen.

Es wird ihm nicht gelingen. Das weltweite Friedenslager hat auch in Westberlin und Westdeutschland schon soviel Anhänger gefunden, daß aus dem beabsichtigten amerikanischen Bruderkrieg in unserem Vaterlande nichts mehr wird.

Kolleginnen und Kollegen Eisenbahner!

Unser diesjähriger internationaler Kampftag der Arbeiterklasse muß zum Fanal des Friedens durch die Aktionseinheit werden.

Unsere Schienenstränge sind das Nervensystem unserer friedlichen, gesamtdeutschen Wirtschaft.

Wir sprechen maßgeblich mit bei der Entscheidung: Aufbau oder Zerstörung.

Stellt die Signale auf Halt für die Kriegstreiber!

Fahrt frei für den friedlichen Aufbau aus eigener Kraft in ganz Deutschland.

Es lebe der 1. Mai, der internationale Kampftag der Arbeiterklasse.

Es lebe die Aktionseinheit aller Werktätigen.

Es lebe die Einheit unseres geliebten Vaterlandes.

Betriebsgewerkschaftsleitung
Generaldirektion
Hirsing

Zum 1. Mai eine Vollspurlok mehr

Die Eisenbahner des Raw Zwickau wollen bis zum 1. Mai eine Vollspurlok für die Vollspur-Trümmerbahn in Berlin fertigstellen. Das Rba Bautzen und die Bm 3 in Dresden liefern in den nächsten Tagen 10 Kipploren nach Berlin. Seit Mitte Februar befinden sich im wöchentlichen Wechsel 35 Eisenbahner aus dem Rbd-Bezirk Dresden in Herzfelde, um dort die Vollspur-Trümmerbahn zu entladen. (ND, 30. 3., S. 8)

Der dritte Schrottzug verließ Berlin

Mit 1368 Tonnen Schrott, die von freiwilligen Aufbauhelfern im Schwerpunkt I des Nationalen Aufbauprogramms geborgen wurden, verließ der dritte Schwerlastzug mit 48 Güterwagen Berlin. 24 Wagen gehen zum Stahl- und Walzwerk Brandenburg, die übrigen Wagen in die Stahlwerke nach Gröditz, Riesa, Max-Hütte Unterwellenborn, Hennigsdorf und nach Leipzig. (ND, 27. 3., S. 6)

Die Rbd Berlin ergriff die Initiative

Als Höhepunkt für den Monat der deutsch-polnischen Freundschaft und gleichzeitig als besonderes Ereignis für den 1. Mai, den Weltfeiertag aller Werktätigen, wird auf der Oderbrücke in Frankfurt am 1. Mai 1952 ein Wettbewerb zwischen der Rbd Berlin und der DOKP Poznan abgeschlossen. Einen solchen Wettbewerb des friedlichen Aufbaus hat es zwischen zwei verschiedenen Ländern bisher noch nicht gegeben, und er ist auch jetzt nur möglich, da die Menschen in der Volksrepublik Polen wie auch in der Deutschen Demokratischen Republik ihre Kräfte für einen friedlichen Aufbau einsetzen. Der Vorschlag für den ersten Freundschaftswettbewerb zwischen den deutschen und polnischen Eisenbahnern kam von dem Vizepräsidenten der Rbd Berlin, Freitag. Anlässlich einer der letzten Besprechungen über die Abwicklung des Transitverkehrs zwischen der DDR und Volkspolen in der polnischen Eisenbahndirektion Poznan unterbreitete er seinen Vorschlag, der begeistert aufgenommen wurde, da beide Direktionen, die Rbd Berlin wie auch die DOKP Poznan, gleichermaßen interessiert an einem schnellen und reibungslosen Ablauf des Eisenbahntransportverkehrs sind. Die beiden Verwaltungen haben es sich deshalb zur Aufgabe gestellt, mit den Gewerkschaften den Wettbewerb so weit vorzubereiten, daß er am 1. Mai abgeschlossen werden kann. Als Bewertungspunkte wurden die pünktliche Abfahrt der Züge von den Zugmeldestellen Odra-Mostwach und Kostrzyn polnischerseits und das gleiche deutscherseits von der Zugmeldestelle Oderbrücke-West und Küstrin-Kietz sowie die pünktliche und ordnungsgemäße Übergabe der Wagen und Züge auf den Grenzbahnhöfen vorgeschlagen.

Außerdem ist noch, um eine Beschleunigung der Abwicklungszeiten im Grenzverkehr zu erreichen, die genaue Einhaltung der Zeiten für die wagentechnische Untersuchung, die je Achse nicht länger als eine Minute dauern darf, vorgesehen.

An diesem Wettbewerb werden von der DR unmittelbar etwa 100 Brigaden des Lok- und Zugbegleitpersonals,

Eisenbahner des Bahnbetriebswerks Verschiebebahnhof Frankfurt (Oder), der Zugleitung des Rba Frankfurt (Oder) und der Oberzugleitung der Rbd Berlin u. a., insgesamt etwa 1500 Eisenbahner beteiligt sein. Außerdem wird sich dieser Freundschaftswettbewerb auf die Arbeit der gesamten Reichsbahn im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik auswirken, da auch die Güterzüge, die z. B. mit Kali aus dem mitteldeutschen Raum kommen, planmäßig gefahren werden müssen, damit in Frankfurt (Oder) Unregelmäßigkeiten vermieden werden.

In der Präambel des Wettbewerbs heißt es, daß ein glatter und schneller Ablauf des Eisenbahngrenzverkehrs zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Volksrepublik Polen für den wirtschaftlichen Aufbau beider Länder von großem Nutzen ist und somit auch dem Weltfrieden und der Vertiefung der Freundschaft zwischen beiden Ländern dient. Das bedeutet, daß jetzt in dieser Zeit, die noch bis zum Abschluß des Wettbewerbes bleibt, die IG Eisenbahn mit allen unmittelbar beteiligten Eisenbahnern über Zweck und Ziel des Wettbewerbes Versammlungen abhält, damit auch noch abseits stehende Eisenbahner sich vollkommen über die große Bedeutung dieses ersten Freundschaftswettbewerbes mit polnischen Eisenbahnern klarwerden. Vor allem muß jeder Kollege die Bedingungen genauestens kennen, damit hierbei nicht der Fehler gemacht wird, daß die Verwaltungen und Gewerkschaften den Wettbewerb abgeschlossen haben und es trotzdem nur ein Wettbewerb „von oben“ bleibt. Bei der ersten monatlichen Auswertung des Wettbewerbes wird es sich zeigen, ob die Gewerkschaft rein formal gearbeitet hat oder ob die Eisenbahner sich bewußt für die Erfüllung der Wettbewerbsbedingungen einsetzen und damit intensiver als bisher für den Aufbau unserer Wirtschaft arbeiten.

Gensicke, Rbd Berlin

Wettbewerbsplan der Industriegewerkschaft Eisenbahn für das II. Quartal 1952

Durch die Überreichung der Note der Sowjetregierung an die Westmächte über einen Friedensvertrag mit Deutschland ist der bisher größte und entscheidendste Schritt für die Erhaltung des Friedens nach der Beendigung des zweiten Weltkrieges getan worden. Die Direktive des Sekretariats des Bundesvorstandes des FDGB bringt in ihrer Einleitung zum Ausdruck, daß es nicht allein damit getan ist, der Sowjetregierung unseren großen Dank für ihren erneuten Friedensschritt auszusprechen, sondern daß wir alles einsetzen müssen, um diesen Schritt der Sowjetregierung durch erhöhte Produktionsleistungen, Übernahme von Selbstverpflichtungen und Patenschaften zur Stärkung unserer Friedenswirtschaft zu unterstützen.

Es gilt, das Tempo der Entwicklung im II. Quartal 1952 durch Konzentrierung auf die Schwerpunkte unserer Arbeit bedeutend zu steigern. Die große Zahl der eingegangenen Verpflichtungen unserer Eisenbahnerinnen und Eisenbahner aus allen Reichsbahnbetrieben anlässlich des erneuten Friedensschrittes der Sowjetregierung sind der Auftakt für die weitere Entwicklung unserer Wettbewerbe.

In den Monaten Januar und Februar des I. Quartals 1952 wurden die im Massenwettbewerb gestellten Ziele nicht erreicht. Die Hauptursache der Nichterfüllung unseres Planes liegt darin, daß die Initiative unserer Eisenbahner durch bürokratische Maßnahmen gehemmt

wurde und nicht voll zur Entfaltung kommen konnte. Der Bürokratismus in der Wettbewerbsbewegung drückt sich insbesondere darin aus, daß man unseren Kollegen nicht die entsprechende Hilfe und Anleitung gab, die Entfaltung ihrer Kritik an der Wettbewerbsbewegung unterdrückte und sie durch administratives Anordnen ersetzte.

Aus den Fehlern und Schwächen bei der Durchführung des Massenwettbewerbes im I. Quartal lernend, macht es sich erforderlich, in den einzelnen Betriebszweigen der DR um folgende Schwerpunkte zu kämpfen:

Im Betriebsdienst:

Die Zugverspätungen im Reiseverkehr sind bis zum 30.6.52 zu beseitigen.

Die Zugverspätungen im Güterverkehr sind im II. Quartal 1952 um 30 % herabzumindern mit dem Ziel, sie am 1.11.52 ebenfalls beseitigt zu haben.

Die Beseitigung der Zugverspätungen wird erreicht durch die systematische und operative Untersuchung der Ursachen und die sofortige und konsequente Beseitigung derselben, durch die Organisierung von Streckenwettbewerben mit allen an der Durchführung der Züge beteiligten Kollegen. Diese Streckenwettbewerbe sollen schwerpunktmäßig an den Strecken organisiert werden, die durch hohe Verspätungen das

**Eisenbahner! Steigert die Transportleistungen,
übernimmt Verpflichtungen zu Ehren des 1. Mai**

Gesamtergebnis des Amtes beeinflussen. Gute Ergebnisse im Kampf gegen Zugverspätungen sind in Erfahrungsaustauschen unter Hinweis auf die angewandten Methoden unter den Kollegen des eigenen Amtsbezirkes und in der Presse auf breite Kreise unserer Eisenbahner zu übertragen. Der Kampf gegen die Zugverspätungen ist der Schlüssel zur Verkürzung der Wagenumlaufzeiten. Deshalb ist neben der Beseitigung der Zugverspätungen der konsequente Kampf gegen jede Wagenstillstandszeit aufzunehmen. Die Wagenumlaufzeiten sind im Monat April um 2%, im Monat Mai um 3% und im Monat Juni um 4% zu senken.

Zur Vermeidung von Unfällen und Betriebsunregelmäßigkeiten ist verstärkte Aufklärung durch Wort, Schrift und Bild sowie die verstärkte Durchführung von Erfahrungsaustauschen notwendig. In den geeigneten Bahnhöfen ist eine systematische Überzeugungs- und Qualifizierungsarbeit als Voraussetzung für die Einführung und Anwendung der Mamedow-Methode durchzuführen.

Der Amtsvorstand ist verpflichtet, daß bis zum Ende des II. Quartals auf mindestens einem Schwerpunkt-bahnhof seines Bezirkes die Mamedow-Methode angewandt wird.

Im Verkehrsdienst:

Mit der volkseigenen und privaten Wirtschaft sind Verträge abzuschließen, die eine gleichmäßige Anforderung und Stellung von Wagenraum an allen Tagen des Quartals sowie die termingemäße Be- und Entladung unseres Wagenraumes gewährleisten.

Zwischen Betrieb, Verkehr und Maschinendienst sind Verpflichtungen über die volle Auslastung der Züge einzugehen. Die Transportunregelmäßigkeiten im Stückgutverkehr sind um 10% im Amtsmaßstab herabzusetzen.

Die Vermeidung unnötiger Wagenstillstände setzen die Kollektivarbeit mit den anderen Betriebszweigen voraus.

Im Betriebsmaschinendienst:

Durch die Übernahme weiterer Lokomotiven in persönliche Pflege und die qualitative Verbesserung der Arbeit unserer Ausbesserungsbrigaden in den Bahnbetriebswerken ist der Maschinendienst in der Lage, dem Betriebsdienst Lokomotiven zur Verfügung zu stellen, mit denen die Züge planmäßig transportiert, Zuglaufstörungen vermieden und die Einhaltung des Fahrplanes garantiert werden.

Die den Rbdn im Arbeitsprogramm 1952 für die Lokwirtschaft aufgegebenen Normen für die störungsfreie Laufleistung sind im Monat April um 3%, im Monat Mai um 7% und im Monat Juni um 10% zu überschreiten.

Der spezifische Kohleverbrauch ist im II. Quartal gegenüber dem I. Quartal 1952 wie folgt zu senken:

Rbd Berlin ... um 13 %	Rbd Greifswald um 9 %
„ Cottbus .. um 9 %	„ Halle ... um 14 %
„ Dresden .. um 12 %	„ Magdeburg um 17,4 %
„ Erfurt .. um 10,5 %	„ Schwerin .. um 14,8 %
DDR um 13,5 %	

Dazu ist es erforderlich, daß die Schwerpunkt-Bahnbetriebswerke in jedem Reichsbahndirektionsbezirk, die von dem Helden der Arbeit Hieronymus besucht und in seiner Methode unterrichtet wurden, ihre Erfahrungen sämtlichen Bahnbetriebswerken weitergeben, so daß am Ende des II. Quartals in jedem Rba mindestens sechs Lokbrigaden nach der Methode Hieronymus Verbrauchsnormen entwickelt haben.

Zur Verstärkung des arbeitenden Parkes an Reisezugwagen müssen die in den Richtsatzplänen für die Außerbetriebsetzung und Zuführung schadhafter und untersuchungspflichtiger Wagen festgelegten Normen spätestens mit Ende des II. Quartals erreicht sein und dann ständig eingehalten werden.

Im Oberbauwesen:

Bis zum Ende des II. Quartals ist die Planerfüllung mit folgenden Prozentsätzen zu erreichen:

Die Planerfüllung für planmäßige Durcharbeiten mit 50%,

die Planerfüllung für Gleis- und Schwellenauswechslung mit 60%,

die Planerfüllung in der Schwellenerneuerung mit 65%.

Von der Differenz Ende des I. Quartals bis Ende des II. Quartals sind im April 35% und im Mai 70% zu erfüllen.

Von den Brigaden des Oberbauwesens ist anzustreben, eine 96%ige Qualitätsarbeit bei Abnahme von 78% aller Planarbeiten zu erreichen.

Der Investitionsplan ist in jedem Amt im II. Quartal 1952 mit 50% zu erfüllen. Die Unterbezirksvorstände organisieren eine ständige Massenkontrolle über die Einhaltung und Erfüllung der Investitionsbauten, insbesondere auf kulturellem und sozialem Gebiet.

Im Werkstätdienst:

Die Kolleginnen und Kollegen der Raw stellen es sich zur Aufgabe, den Wagen- und Lokreparaturplan unter



Ausschöpfung aller innerbetrieblichen Möglichkeiten zu erfüllen und überzuerfüllen. Die Qualitätsarbeit in den Rawen ist dahingehend zu verbessern, daß jedes Werk den Kampf im Wettbewerb um die Erreichung der nächsthöheren Qualitätsstufe führt. Werke, die bereits die höchste Stufe erreicht haben, müssen ein Zurückfallen in eine niedrigere Qualitätsstufe verhindern.

Zur Überwindung der Materialschwierigkeiten, vor allen Dingen in der sparsamsten Verwendung von Buntmetallen, ist es notwendig, daß in jedem Raw im Verlaufe des II. Quartals mindestens bei fünf Schwerpunktsstoffen persönliche Konten geschaffen werden. Um die Schwierigkeiten in der Zuführung der Schadfahrzeuge zu beseitigen, sind zur Sicherung des monatlichen Arbeitsaufkommens nach Plan Vereinbarungen mit den zuführenden Stellen über die pünktliche Gestellung der Schadfahrzeuge abzuschließen. Damit wird den Raw die Möglichkeit gegeben, ihren Plan nach Stückzahl und Sortiment täglich, dekadenweise und monatlich zu erfüllen.

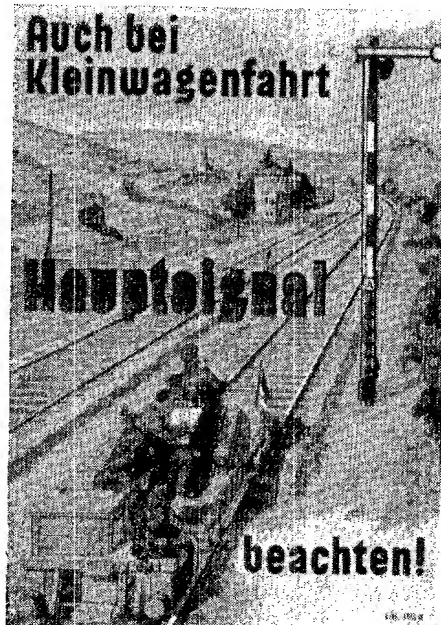
Die festgelegten Normenaufenthaltstage der Reisezugwagen sind in den Raw zu erreichen.

In den Verwaltungsdienststellen:

T Durch die Bildung von operativen Brigaden in den Verwaltungsdienststellen nach dem Beispiel des Rba Riesa werden wir einen entscheidenden Schritt zur Beseitigung des Bürokratismus und Formalismus in der Verwaltungsarbeit machen. Jedes Rba und Raw bildet eine Verwaltungsbrigade mit kontrollierbarer Zielsetzung nach dem Beispiel Opitz-Losinski, die die Aufgabe hat, den BAB für die Rba bis zum 12. des Nachmonats und für die Raw bis zum 9. des Nachmonats abzuschließen. Damit unterstützen die Kollegen der Verwaltung unsere Werktätigen im Kampf um Planerfüllung, gerechte Auswertung der Wettbewerbe und schaffen somit eine reale Bewertungsgrundlage für die Auszeichnung.

Zwischen Rba und Raw ist eine Vereinbarung zur Erfüllung der geplanten Investitionsbauvorhaben einschließlich Generalreparatur abzuschließen.

In den Entwurfsbüros ist auf der Grundlage persönlicher und Brigadeverpflichtungen der Wettbewerb zu entfalten mit dem Ziel, die restlose und richtige Fertigstellung der Entwurfshefte für die im Reichsbahndirektionsbereich liegenden Dienststellen bis zum 1.6.52 abzuschließen.



Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in den Gleisbaubrigaden, auf den Lokomotiven, in den Werken, auf den Ablaufbergen, in den technischen Büros und Verwaltungen!

Im Zeichen des erneuten Friedensbeweises der Sowjetunion über den Abschluß eines Friedensvertrages mit Deutschland, der Vorbereitung des Weltfeiertages der Internationalen Arbeiterklasse, des Ehrentages des deutschen Eisenbahners, im Zeichen des Nationalen Aufbauprogramms der Hauptstadt Deutschlands, Berlin, und im Zeichen der Vorbereitung der II. Parteikonferenz der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der Vorhut des deutschen Volkes, kämpfen wir in unserem Massenwettbewerb in den Betrieben und auf den Strecken um die vorfristige Erfüllung des II. Quartals 52 bis zum 25. 6. 52.

Die Av, Werkdirektoren und Unterbezirksvorstände legen am 1. Mai als Zwischenbericht Rechenschaft über die bisher geleistete Arbeit entsprechend des Wettbewerbsplanes des II. Quartals 52 ab. Sie legen an

diesem Tage Maßnahmen fest, um die vorfristige Erfüllung des Planes sicherzustellen.

Der Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn verpflichtet sich, ein Musterbeispiel eines Wettbewerbsplanes im Rba Riesa zu entwickeln und allen Ämtern und Raw als Anleitung für die Erarbeitung des Amtswettbewerbsplanes zu veröffentlichen.

Der Wettbewerbsplan für das II. Quartal wurde in gemeinsamer Arbeit mit Verdienten Eisenbahnern, Verdienten Aktivisten, Aktivisten des Fünfjahrplanes, der zentralen Wettbewerbskommission, dem Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn und der GdR erarbeitet.

Seite an Seite mit allen Werktätigen, die gewillt sind, der Welt den Frieden zu erhalten, kämpfen wir insbesondere mit den Völkern der Sowjetunion um ein einheitliches, friedliebendes und demokratisches Deutschland.

Unser Wettbewerb im II. Quartal steht unter der Lösung:

„Die Aktionseinheit aller friedliebenden Deutschen in Ost und West wird den Abschluß eines Friedensvertrages mit Deutschland nach dem Vorschlag der Sowjetunion erzwingen!“

Zieht auf Friedenswacht für unseren Friedensvertrag!

gez. Peterson, Verdienter Eisenbahner, Bw Eilenburg;

gez. Lissau, Verdienter Aktivist, Bf Riesa;

gez. Herzog, Aktivist des Fünfjahrplanes, Ga Erfurt;

gez. Neumann, Aktivist des Fünfjahrplanes, Bw Zittau.

Deutsche Reichsbahn Industriegewerkschaft Eisenbahn
Generaldirektion Zentralvorstand
gez. Lehmann gez. Seeger

Das deutsche Volk wird „schwarzen Mai“ nicht zulassen!

Die beabsichtigte Unterzeichnung des Generalkriegsvertrages Mitte Mai kündigte Adenauer in verschiedenen Erklärungen am Wochenende an. In diesem Zusammenhang brüstet er sich damit, bei den imperialistischen Westmächten mehrfach „erfolgreich“ interveniert zu haben, die Note der sowjetischen Regierung und deren praktische Vorschläge zur friedlichen Lösung der Deutschlandfrage negativ zu beantworten.

Das beweist: Adenauer intervenierte bei den Westmächten nicht für, sondern gegen Deutschland. Adenauer handelt mit den Westmächten die letzten Einzelheiten des Generalkriegsvertrages aus, der die Besetzung Westdeutschlands und die Kosten für 500 000 Interventionssoldaten für die Zeit von mindestens 50 Jahren, ja, praktisch für unbegrenzte Zeit festlegt; gleichzeitig intervenierte er bei den Westmächten, den Vorschlag der Sowjetregierung auf Räumung Deutschlands von allen Besatzungstruppen nach Abschluß des Friedensvertrages und Liquidierung aller Militärstützpunkte abzulehnen. Adenauer beabsichtigt Mitte Mai im Generalkriegsvertrag die Verewigung der Spaltung Deutschlands zu unterzeichnen; gleichzeitig intervenierte er bei den Westmächten, den sowjetischen Vorschlag auf Wiederherstellung eines einheitlichen und demokratischen Deutschland auf friedlichem Wege abzulehnen. Adenauer willigt ein und wünscht sogar, daß das Ruhrgebiet durch den Generalkriegsvertrag und den Schumanplan zum Bestandteil der amerikanischen Kriegswirtschaft gemacht wird; gleichzeitig intervenierte er bei den Westmächten, den Vorschlag der sowjetischen Regierung, der gesamtdeutschen Friedenswirtschaft keinerlei Beschränkungen aufzuerlegen, abzulehnen.

(Aus Presse-Informationen)

Die Lehrer-Zeitung**Der Unterricht an einer Abendschule für Jugendliche**

Untenstehender Artikel der sowjetischen Lehrerzeitung „Utschitel'skaja Gaseita“ gibt wertvolle Hinweise für die Arbeit der 1952 bei der Deutschen Reichsbahn eingerichteten technischen Abendschulen. Alle an der Durchführung des Unterrichts der technischen Abendschulen beteiligten Lehrkräfte können Anregungen für die Gestaltung des Unterrichtsablaufs entnehmen und damit wesentlich zur Erhöhung des Lernerfolges beitragen. Auch den Wanderlehrern und den nebenamtlichen Lehrkräften der Deutschen Reichsbahn wird der Artikel zum Studium empfohlen.

In einer Schule, in der Erwachsene lernen, erhält der Unterrichtsablauf infolge der knappen zur Verfügung stehenden Zeit ein besonderes Gepräge. Der Zeitmangel wird zwar zu einem Teil durch die Lebenserfahrungen und die Vorbildung der Schüler ausgeglichen. Aber dies allein kann den Erfolg nicht garantieren, wenn der Lehrer nicht ständig an der Verbesserung der Qualität und der Methode des Unterrichts arbeitet.

Einmal ist es notwendig, die für den Unterricht zur Verfügung stehende Zeit gut einzuteilen und nur das Wichtigste schwerpunktmäßig an die Schüler heranzutragen. Zum anderen muß der Lehrer den Unterricht lebhaft und leicht verständlich gestalten und die Schüler zur aktiven Mitarbeit heranziehen.

Ferner ist es äußerst wichtig, den Unterrichtsablauf in einer Abendschule für Jugendliche so zu organisieren, daß die Schüler nicht mit Hausaufgaben überlastet werden, sondern die gesamte Lehrarbeit sich weitgehend auf die Unterrichtsstunden konzentriert.

Der Lehrer soll nicht nur verstehen, auf die Schüler einzuwirken, sondern er muß auch selbst auf die Klasse hören, d. h. den Stand der Vorbildung und der erworbenen Kenntnisse, die Interessen, die Lebensbedingungen und die berufliche Arbeit der Schüler berücksichtigen.

Analysiert der Lehrer die Zusammensetzung der Schüler in einer Abendschule für Jugendliche nur oberflächlich, kann daraus eine falsche Unterrichtsmethode resultieren. Die Besonderheiten, die sich aus dem Unterricht für Erwachsene ergeben, werden vom Lehrer mitunter nicht berücksichtigt und die Notwendigkeit verkannt, das in der Grundschule übliche Unterrichtssystem zu ändern. Falsch ist es wiederum, die Arbeitsmethoden einer Hochschule zugrunde zu legen, also dem Unterricht die Form einer Lektion zu geben und die Schüler mit Hausaufgaben usw. zu überlasten.

Die Arbeitserfahrungen einiger Abendschulen waren maßgebend für die Entwicklung allgemeingültiger Methoden, die in der pädagogischen Praxis immer breiteren Raum einnehmen.

Die weitgehenden Veränderungen der Unterrichtsgestaltung an einer Abendschule für Jugendliche müssen vom Lehrer bereits bei der schöpferischen Arbeit zur Vorbereitung des Unterrichts berücksichtigt werden. Es ist allgemein bekannt, daß zur Vorbereitung des Unterrichts für Erwachsene mehr Zeit und Sorgfalt aufgewendet werden muß als z. B. für den Unterricht an einer Grundschule. Der Lehrer kann nicht ohne Berücksichtigung der Zusammensetzung seiner Schüler schematisch Lehrmittel verwenden, die ursprünglich für andere Schulen bestimmt waren. Er muß vom Gesichtspunkt der Zweckdienlichkeit schöpferisch an das Lehrmaterial herangehen und seinen Inhalt durch entsprechende zusätzliche Aufgaben erweitern. Um diese Aufgabe zu erfüllen, muß der Lehrer verantwortungsbewußt und ständig an der Erweiterung seiner eigenen Kenntnisse arbeiten.

Die umfangreiche Arbeit zur Vorbereitung der Unterrichtsstunde findet ihren Niederschlag in der Ausarbeitung eines Konspektes. Wenn sich der Lehrer in einer Grundschule mit einem kurzen Unterrichtsplan begnügen kann, so reicht dies für den Unterricht an einer Jugendabendschule nicht aus. Die Aufnahme zusätzlicher Materials, notwendige Veränderungen im Aufbau desselben und die gesonderte Ausarbeitung aller Teile der Unterrichtsstunde machen es dem Lehrer zur Aufgabe, Leitsätze für den Unterricht zu erarbeiten, die über den Rahmen des Unterrichtsplanes hinausgehen.

Bei der mündlichen Befragung in einer Jugendschule antworten die Schüler, die ihre Hausaufgaben erfüllt haben, leicht und frei. Daraus schlußfolgernd, gingen einige Lehrer dazu über, sich bei der Befragung zu Beginn der Stunde nicht nur auf das alte, als Hausaufgabe gestellte Material zu konzentrieren, sondern auf neues Material von gleicher Art.

N. A. Swerewa, Russischlehrerin an einer Moskauer Schule, führt die Befragung z. B. in der Form durch, daß sie zwei bis drei Schüler zu sich ruft, ihnen vorbereitete Kärtchen mit einer Aufgabe zu dem in der vorigen Stunde behandelten Thema gibt und sie beauftragt, diese Aufgabe an der Tafel zu lösen. Einen Schüler ruft sie zur Erklärung der Hausaufgabe mit seinem Heft an ihren Tisch. Die Lehrerin lenkt die Aufmerksamkeit der ganzen Klasse auf die Arbeit dieser Schüler und erreicht damit, daß die Befragung unter lebhafter Beteiligung und großem Interesse aller Schüler vor sich geht. In 12 bis 15 Minuten kann die Lehrerin auf diese Weise 4 oder 5 Schüler befragen.

Ein weitverbreiteter Mangel beim Unterricht an der Abendschule ist das Unvermögen der Lehrer, den durchgenommenen Lehrstoff bei den Schülern zu festigen. Die in der Grundschule nicht selten praktizierte Methode der Wiederholung des ganzen, vom Lehrer zuvor behandelten Themas wird von erwachsenen Schülern nicht geschätzt. Erfahrungsgemäß kann nur dann ein Erfolg erzielt werden, wenn das jeweilige Thema nicht in seiner Gesamtheit, sondern nach Schwerpunkten wiederholt wird.

Um der Initiative und dem schöpferischen Denken der Schüler Raum zu geben, empfiehlt es sich, bei der Wiederholung das Thema von einer neuen Seite her zu beleuchten. Der Lehrer muß dabei auf die Antworten der Schüler eingehen und sich bemühen, seinen Vortrag weiterzuentwickeln und zu ergänzen.

Diese Methode der Festigung des Gelernten erfordert eine sorgfältige Vorbereitung. Alle Fragen müssen vom Lehrer zuvor gut durchdacht und im Konspekt niedergelegt werden.

Bei der Erteilung der Hausaufgaben sollte ein guter Lehrer der Abendschule die Schüler gleich über die besten Methoden für ihre Lösung beraten. Das erzieht die Schüler zu selbständiger Arbeit mit der Literatur, hilft ihnen, sich über die gestellte Aufgabe klarzuwerden, und regt sie an, jede freie Minute dem Studium zu widmen.

Eine Verbesserung der Qualität des Unterrichts in den Abendschulen für Jugendliche ist nur durch die gut organisierte politisch-ideologische und methodische Arbeit des gesamten Lehrerkollektivs zu erreichen. Das System der ideologisch-theoretischen und methodischen Arbeit des pädagogischen Rates und der Fachkommissionen muß darauf gerichtet sein, den Unterricht so zu gestalten, daß das Interesse der Schüler geweckt und ihnen ein Höchstmaß an praktischen Kenntnissen vermittelt wird.

Alle Kraft gegen den Generalkriegsvertrag und für den Abschluß des Friedensvertrages!

Erhöhte Wachsamkeit in der Verwaltung

„Die Feinde der Deutschen Demokratischen Republik versuchen mit allen Mitteln, sei es durch Sabotage, Spionage oder Zersetzungsarbeit, unsere demokratische Ordnung zu stören.

Durch die Festigung des Staatsbewußtseins der Mitarbeiter des Staatsapparates wird dem Feinde diese Arbeit immer schwerer. Er versucht neuerdings, durch gefälschte Schreiben an Dienststellen Verwirrung in den Staatsapparat zu bringen. Durch derartige Schreiben sollen die Dienststellen davon abgehalten werden, ihre Arbeiten gewissenhaft durchzuführen, bzw. die Dienststellen sollen mit anderen Arbeiten belastet werden, um sie in ihrer täglichen Arbeit zu hemmen. So werden z. B. Statistiken gefordert, die einen großen Arbeitsaufwand verlangen. Wenn diese Statistiken bei der betr. Dienststelle eintreffen, stellt sich heraus, daß sie von dort gar nicht angefordert sind.

Derartige Schreiben tragen den Briefkopf einer übergeordneten Dienststelle und sind so aufgemacht, daß nicht ohne weiteres eine Fälschung zu erkennen ist.

Die Feststellung, ob es sich um eine Fälschung handelt oder nicht, wird dadurch erschwert, daß einige zentrale Dienststellen bei der Versendung von Schreiben nicht den vorgeschriebenen Dienstweg beachten. Z. B. hat das Ministerium für Land- und Forstwirtschaft unter Umgehung der Landesregierung sich schriftlich direkt an verschiedene Kreisverwaltungen mit der Aufforderung gewandt, von 100 Gemeinden bestimmte Angaben über Betriebsgröße, Nutz- und Ackerflächen, Anbau der verschiedenen Kulturen, Bodenwertzahl und Viehbestand zu machen.“ (Auszug aus einem Bericht des Ministeriums des Innern der DDR.)

Wir nehmen diese Tatsache zum Anlaß, um nochmals dringend auf die Einhaltung der „Richtlinien für den inneren Dienstverkehr“ hinzuweisen, wonach der Schriftverkehr mit über- oder nachgeordneten Dienststellen nur über den vorgeschriebenen Dienstweg (Dst—Amt—Rbd—GdR oder umgekehrt) zu führen ist.

(GdR (134) V 14 — 328/52 v. 4. 4. 52/31 271)

gez.: Hetz

(gehört zu Abt. XIII)

VERFÜGUNGEN UND BEKANNTMACHUNGEN**Leitung****GdR 722****Arbeitsrichtlinien für Pressereferenten**

„... die vornehmste Pflicht der Zeitung ist es, den Arbeitermassen so nahe wie möglich zu stehen, die Möglichkeit zu haben, sie ständig zu beeinflussen, ihr bewußtes und leitendes Zentrum zu sein.“
(Stalin)

Diese Worte des großen Lehrmeisters Stalin charakterisieren die Bedeutung der Pressearbeit. Die Pressereferenten der Verwaltungsorgane stellen gewissermaßen das Bindeglied zwischen der demokratischen Verwaltung und der werktätigen Bevölkerung dar. Ihre Aufgabe besteht darin, die Öffentlichkeit von der Bedeutung politischer und wirtschaftspolitischer Maßnahmen des betreffenden Industriezweiges zu unterrichten und durch planmäßige publizistische Arbeit mit zur Festigung des demokratischen Staatsbewußtseins der Arbeiter und Angestellten beizutragen. Dazu ist eine enge Bindung zu den Arbeitermassen erforderlich. Die publizistische Arbeit der Verkehrsträger ist in der zurückliegenden Zeit stark vernachlässigt worden. Die Erfolge der Verkehrsträger wurden in der Presse nur ungenügend ausgewertet. Auf die Kritiken in der Presse wurde oftmals sehr mangelhaft, verspätet oder formal bürokratisch reagiert. Gleichmaßen wurde auch bei Transportschwierigkeiten keine Kritik an den in Frage kommenden Stellen der verladenden Wirtschaft geübt. Aufgabe der Pressestellen ist es, die Erfahrungen der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung mit zu publizieren, durch geeignete Veröffentlichungen in der Presse die Verkehrsschaffenden in den Betrieben anzuleiten und durch Entfaltung und Beachtung der Kritik und Selbstkritik dazu beizutragen, daß Fehler und Mängel in der Arbeit schnell beseitigt werden.

Wenn unter diesen Gesichtspunkten die Arbeit planmäßig organisiert wird, helfen wir mit, die demokratische Presse zum kollektiven Organisator und Mobilisator zu machen.

Im einzelnen ergeben sich für die Pressereferenten folgende Aufgaben:

a) Der Pressereferent muß ständig über den Stand der Planerfüllung informiert sein. (Dabei sich auf die Schwerpunkte orientieren, bei der Transportplanerfüllung auf die Ausnützung des Transportraumes, insbesondere auf die Transportplanerfüllung

für volkswirtschaftlich lebenswichtige Transporte; bei den Investitionsvorhaben auf ungefähr 10 bis 15 der wichtigsten Bauvorhaben.) Er muß ebenfalls an den wichtigsten Punkten das Funktionieren des Berufsverkehrs unter Kontrolle haben. Dazu ist eine enge Verbindung zur Instrukteurgruppe, den Kontrollorganen, den Abteilungsleitern und wichtigsten Betriebsleitungen und Betriebsgewerkschaftsleitungen notwendig. Bei Gefahr der Nichterfüllung des Planes ist sofort die Öffentlichkeit zu alarmieren. Die Kreise, von deren besondere Anstrengung die Erfüllung des Planes abhängt, sind öffentlich anzusprechen.

Bei allen Darstellungen ist die Bedeutung einer Sache durch einzelne Beispiele, schlechte sowie gute Arbeit, hervorzuheben.

Der Pressereferent muß Aktivistenleistungen und Wettbewerbserfolge publizistisch auswerten.

Größte Aufmerksamkeit ist den wichtigsten Berufsgruppen sowohl der Arbeit und auch der Sorge um den Menschen zuzuwenden. (Lokführer, Schiffsführer, Kraftwagenführer, Rangierer, Fahrdienstleiter, Stellwerkpersonal, Werkmeistern, Lehrmeistern, Technikern und Ingenieuren usw.)

b) Die Pressereferenten werden direkt dem Gd bzw. dem Präsidenten oder ihren Stellvertretern unterstellt und arbeiten engstens mit dem Kd zusammen. Der Gd, die Präsidenten oder ihre Stellvertreter sind für die Anleitung der Pressereferenten verantwortlich. Sie unterstützen den Pressereferenten in seiner Arbeit und kontrollieren durch dessen regelmäßige Berichterstattung seine Tätigkeit. Über besondere Fälle, die der Öffentlichkeit bekanntzugeben sind, haben der Gd sowie die Präsidenten die Information der Pressestelle zu veranlassen.

c) Der Pressereferent der GdR unterhält eine ständige Verbindung zum Amt für Information der DDR über die Pressestelle des Ministeriums für Verkehr. Er vermittelt den zulässigen unmittelbaren Verkehr der betreffenden Gd mit der Presse, dem Nachrichtendienst und dem Rundfunk.

d) Bei besonders wichtigen Ereignissen, die eine weitgehende Publikation erforderlich machen, sind von der Gd bzw. Rbd Pressekonferenzen einzuberufen. Dem Ministerium für Verkehr ist rechtzeitig davon Kenntnis zu geben, damit geprüft werden kann, ob die Genehmigung des Amtes für Information erforderlich ist.

e) Unterredungen mit Vertretern ausländischer Zeitungen und Nachrichtendienste dürfen nur mit besonderer Genehmigung des Amts für Information durchgeführt werden. Der Pressereferent der GdR setzt sich in solchen Fällen rechtzeitig mit dem Ministerium für Verkehr, Pressestelle, in Verbindung. Veröffentlichungen über solche Unterredungen entscheidet das Amt für Information.

f) Soweit Nachrichtendienste oder Rundfunksender der DDR um Reportage- und Fotogenehmigungen ansuchen, ist der Gd bzw. die Pressestelle der GdR für die Erteilung dieser Genehmigung zuständig. (Die Pressestelle des Ministeriums für Verkehr ist davon zu unterrichten.)

g) Die Pressestellen geben zur Veröffentlichung geeigneter Maßnahmen Communiqués heraus. Diese Communiqués sind dem Allgemeinen Deutschen Nachrichtendienst und dem Amt für Information zu übermitteln. Der Pressestelle des Ministeriums für Verkehr ist abschriftlich davon Kenntnis zu geben.

h) Zu einer planmäßigen publizistischen Tätigkeit gehört die regelmäßige Erarbeitung von Publikationsplänen. Die verantwortlichen Angestellten und Mitarbeiter der Verwaltung sind aufzufordern, über die jeweils aktuellen Probleme Artikel zu schreiben. Der Pressereferent fordert von den einzelnen Abteilungen die Publikationspläne an und nimmt die in den Abteilungen beschlossene publizistische Arbeit in seinem Arbeitsplan auf. Er ist verantwortlich dafür, daß diese Artikel die richtige politische Argumentation enthalten und daß dieselben auch termingemäß in den jeweiligen Presseorganen veröffentlicht werden.

i) Dem Pressereferenten obliegt die Kontrolle der gesamten Tagespresse in bezug auf Veröffentlichungen. Er sieht täglich die Tageszeitungen und Zeitschriften durch und informiert bei dringenden Problemen die in Frage kommenden Mitarbeiter der Verwaltung.

Eine besondere Aufgabe in diesem Zusammenhang ist die Kontrolle der in den Presseorganen veröffentlichten Leserzuschriften. Der Pressereferent ist verantwortlich dafür, daß auf diese Leserzuschriften umgehend reagiert wird. Das Schwergewicht in der Beantwortung von Leserzuschriften ist auf eine politisch richtige und verständliche Argumentation zu legen. Für die Beantwortung der Kritiken und Leserzuschriften sind die jeweiligen Sachbearbeiter verantwortlich, die die Stellungnahme mit ihrem Namen unterzeichnen. Die Pressestellen überwachen eine schnelle Bearbeitung dieser Vorgänge.

j) Die Mitarbeiter in den einzelnen Abteilungen der Verwaltung sind durch die Pressestellen dazu anzuhalten, daß ihrerseits selbständig über Belange ihres Arbeitsbereiches in der Presse Artikel geschrieben werden. Vor allem müssen Schwierigkeiten, die sich bei der Abwicklung der Verkehrsaufgaben ergeben, aufgezeigt und die betreffenden Stellen in der Presse kritisiert werden.

k) Der Pressereferent nimmt an allen bedeutsamen Tagungen und Arbeitsbesprechungen teil und organisiert die publizistische Auswertung. Darüber hinaus hat er die Pflicht, mindestens einmal im Monat einen Betrieb bzw. nachgeordnete Dienststellen aufzusuchen und über die Arbeit im Betrieb, die Verwirklichung von Gesetzen der Regierung usw. zu schreiben. Bei diesen Betriebsbegehungen ist auch mit dem Arbeiterkorrespondenten des Betriebes Fühlung zu nehmen.

l) Die Presse-Sachbearbeiter der nachgeordneten Dienststellen sind in regelmäßigen Arbeitsbesprechungen planmäßig anzuleiten und zu kontrollieren. Über diese Arbeitsbesprechung ist dem Gd und der Pressestelle der GdR bzw. des Ministeriums für Verkehr Nachricht zu geben.

m) Die Pressestellen sind keine Archivstellen. Sie haben nur die Aufgabe, die Tageszeitungen abzulegen und für die Dauer eines halben Jahres aufzubewahren. Besonders wichtige Veröffentlichungen, die von Interesse sind, sind geordnet in Mappen zu sammeln. Dabei wird sich als notwendig erweisen, daß auch über die bezüglich der Entwicklung des betreffenden Verkehrszweiges in der Sowjetunion, den Volksdemokratien, in Westdeutschland und einigen kapitalistischen Ländern gemachten Veröffentlichungen Handakten angelegt werden. Diese Maßnahme darf jedoch nicht der Aufgabe eines Archivs, mit der die Pressestelle keinesfalls zu verwechseln ist, gleichkommen.

n) Um eine planmäßige Arbeit zu gewährleisten, sind monatlich Arbeitspläne, die die gesamte publizistische Arbeit beinhalten, aufzustellen. Die Arbeitspläne sind dem Gd bzw. dem Präsidenten zur Abzeichnung vorzulegen. Ein Entwurf dieses Arbeitsplanes ist jeweils bis zum 23. eines jeden Monats der Pressestelle der GdR bzw. des Ministeriums für Verkehr einzureichen.

o) Der Pressereferent der GdR nimmt an den Redaktionssitzungen der Fachzeitschriften teil. Er erarbeitet mit den Abteilungsleitern der Gd jeweils für einen Monat die Problematik für die Veröffentlichungen in der betreffenden Fachzeitschrift und leitet die Redaktion entsprechend an. (Ebenso verfahren die Leiter der Pressestellen der Direktionen.)

p) Alle Druckschriften (Broschüren, Aufrufe, Plakate usw.) werden von der Pressestelle bearbeitet. Sie ist für den politischen Inhalt der Veröffentlichung verantwortlich. Vor der Drucklegung hat Vorlage bei der Pressestelle der GdR zu erfolgen.

q) Bei der gesamten Arbeit ist eine enge Koordinierung zwischen den drei Verkehrsträgern, dem Ministerium für Verkehr und den beiden Industriegewerkschaften Eisenbahn und Transport zu erzielen.

*

Die Pressestelle der GdR kontrolliert alle in Berlin erscheinenden demokratischen Zeitungen und Zeitschriften. Die Pressestellen der Rbden kontrollieren die in ihrem Bezirk erscheinenden demokratischen Zeitungen und Zeitschriften. Die Pressestelle der GdR weist die Leiter der Fachabteilungen bei der GdR resp. die Pressestelle der Rbd auf die zu beantwortenden Leserzuschriften oder Kritiken hin. Alle Pressestellen halten laufenden Kontakt mit den Redaktionen; um bei Beantwortungen der Leserbriefe den Redaktionen Auskünfte zu geben oder ihnen helfend zur Seite zu stehen. Die Beantwortungen von Kritiken, die den Bereich der bezirklichen Verantwortung übersteigen, wird von Fall zu Fall mit der Pressestelle der GdR abgesprochen. Antworten auf Kritiken gehen vom Sachbearbeiter bzw. dem Abteilungsleiter direkt an die Presse.

Kopien der Stellungnahmen an die Zeitungen brauchen nicht mehr an die Pressestelle der GdR gesandt werden. An deren Stelle sollen aber alle in den Zeitungen erschienenen Stellungnahmen von den Pressestellen der Rbden an die Pressestelle der GdR gesandt werden.

(Gd [Pst] 825/52 v. 15. 4. 52/31 616) gez. i. A. Mikisch

1. Mai 1952

Kampftag für den Frieden und für den Abschluß eines Friedensvertrages

Technisches Amt

(BEV)

GdR 723**Betr.: Vorschlagswesen — Erfahrungsaustausch**

Der bisherige Erfahrungsaustausch im Vorschlagswesen entsprach nicht den Erwartungen, weil er nur auf rein zentraler Ebene durchgeführt wurde. Damit nun für alle Stellen die Möglichkeit gegeben ist, auf schnellstem Wege geeignete Vorschläge mitzunutzen, wird der rein zentral durchgeführte Erfahrungsaustausch durch einen solchen in den Dienststellen ergänzt. Dazu führen die Rbden monatlich eine Arbeitstagung „Erfahrungsaustausch“ nach folgenden Gesichtspunkten durch:

I. Erfahrungsaustausch in den Rbd-Bezirken

1. An dem in angefügtem Plan festgesetzten Tag beruft die Rbd monatlich alle Rbä, gleichgestellte Dienststellen und Raw ihres Bezirks zu einer Arbeitstagung „Erfahrungsaustausch“ ein.



2. Zu diesen Beratungen sind die Sachbearbeiter für das Vorschlagswesen zu entsenden. Außerdem sind Vertreter der wichtigsten Fachabteilungen — gedacht wird vor allem an Abt. IV — sowie der Bezirksvorstand der IGE einzuladen. Dem BEV der GdR ist fernmündlich (Ruf 31 829 oder 31 751) Datum, Ort und Zeit dieser Beratung mitzuteilen, damit ein Vertreter der GdR anwesend sein kann.
3. Die Rbä und Raw wählen jeden Monat aus den in ihrem Betrieb abgeschlossenen Vorschlägen die für einen Erfahrungsaustausch geeignet erscheinenden selbst vorher aus und bereiten sie für die Bekanntgabe vor.
4. Jeder Sachbearbeiter trägt die Vorschläge aus seinem Bezirk selbst kurz vor und schält dabei die wesentlichen Punkte heraus.
5. Bei dem Erfahrungsaustausch auf Rbd-Bezirksbasis notieren sich die Sachbearbeiter Registriernummer und Einzelheiten der Vorschläge, die sie für ihre Dienststelle als brauchbar erachten, um sie auf ihre Anwendungsmöglichkeit prüfen zu können. Der Vorschlagsbearbeiter der Rbd, des Rba oder Raw — je nach den örtlichen Verhältnissen — sorgt für die

Anfertigung und Ablichtung der evtl. erforderlichen Zeichnungen usw. Die Anforderungen der Vorschlagsunterlagen sind zur Arbeitstagung direkt bzw. bis spätestens 8 Tage danach unmittelbar an die Stelle zu richten, die die Herstellung der Unterlagen übernommen hat. Diese Stelle leitet sie nach Fertigstellung den Interessenten zu.

6. Über die einzelnen Vorschläge und ihre Nutzungsmöglichkeit ist zu diskutieren. Das Diskussionsergebnis wird zeigen, welche Vorschläge sich zur Veröffentlichung im Zentralen Erfahrungsaustausch eignen.
7. Die Rbd stellt die für den Zentralen Erfahrungsaustausch ausgewählten Vorschläge im Berichtsblatt zusammen zur Vorlage an die GdR (BEV).

II. Zentraler Erfahrungsaustausch

1. Das BEV der GdR faßt die aus allen 8 Rbden (einschließlich Raw) gemeldeten Vorschläge für den Zentralen Erfahrungsaustausch zusammen und veröffentlicht sie in einer Anlage zum Mitteilungsblatt der DR. Die Sammlung dieser Blätter ergibt ein lückenloses Nachschlagewerk wesentlicher Verbesserungsvorschläge. Dieses Nachschlagewerk hat immer zur Einsichtnahme für die Kollegen bei jedem Sachbearbeiter für das Vorschlagswesen und im Technischen Kabinett bereitzuliegen.
2. Die Kommission für das Vorschlagswesen bei den Ämtern, Rbden und Rawen überprüft die im Erfahrungsaustausch bekanntgegebenen Vorschläge und entscheidet über ihre örtliche Einführung. Zur nächsten Erfahrungsaustausch-Beratung ist dann unter Angabe des errechneten Jahresnutzens die Mitnutzung zu melden. Der Beschluß der Kommission ist protokollarisch festzuhalten und hat für eine Überprüfung jederzeit verfügbar zu sein.
3. Die Unterlagen aus dem Zentralen Erfahrungsaustausch im Beiblatt zum Mitteilungsblatt der DR sind wie folgt abzufordern:
 - Ist der Ursprungsbetrieb ein Raw: direkt beim Raw;
 - ist der Ursprungsbetrieb eine Dienststelle der Rbd: bei der betreffenden Rbd;
 - jeweils bis 3 Wochen nach Erscheinungsdatum des Mitteilungsblattes.

Der im Zentralen Erfahrungsaustausch festgesetzte Termin und der Abforderungsweg von Unterlagen (Zeichnungen, Skizzen, auszugsweise Abschriften oder Beschreibungen usw.) sind möglichst einzuhalten, damit eine produktive Arbeitsweise für die anzufertigenden Ablichtungen usw. durch die zuständige Rbd oder Raw garantiert ist. Die Kosten für die gelieferten Unterlagen übernehmen die anfordernden Stellen, die sie gegen Konto 1325 verbuchen.

III. Nutzung

Von der Rbd ist zu den Arbeitstagungen festzustellen, welche Vorschläge durch den Erfahrungsaustausch der Vormonate genutzt worden sind. Dabei ist die nutzende Stelle und die Höhe des Jahresnutzens zu notieren, um beides im Berichtsblatt (lfd. Nr. 5) der GdR (BEV) zusammengefaßt zu melden. Diese Angaben sind besonders gewissenhaft zu ermitteln, weil sie die Grundlage für die Nachprämierung durch die GdR (BEV) bilden. Die Nachprämierung wird also nicht direkt vom Ursprungsbetrieb oder dem nutzenden Betrieb vorgenommen, sondern in zentraler Auswertung von der GdR. Die Bezahlung erfolgt von dort aus in einer Summe, und zwar drei Monate nach Veröffentlichung im Zentralen Erfahrungsaustausch bzw. drei Monate nach der ersten Nutzenmeldung im Erfahrungsaustausch auf Rbd-Basis. Es ist anzunehmen, daß in diesem Zeitraum abschließend berichtet werden kann, ob sich die mitgenutzten

Vorschläge bewährt haben. Um den Urheber auf keinen Fall zu schädigen, darf die Meldung des nutzenden Betriebes nicht versäumt werden. Hier ist es Aufgabe der Vorschlagskommission und des Sachbearbeiters für das Vorschlagswesen, eine aufmerksame Kontrolle darüber auszuüben, daß die Nachprämienzahlung für genutzte Vorschläge auch dann sichergestellt ist, wenn der Urheber einem fremden Betrieb angehört. Vorschlagskommission und Sachbearbeiter sind in diesem Falle die Anwälte des Urhebers.

IV. Aktivierung

Damit aber auch wirklich alle Kollegen von den auf ihrem Arbeitsgebiet wertvollen eingereichten Vorschlägen Kenntnis erhalten und angeregt werden, sollten die Betriebsgewerkschaftsgruppenorganisatoren zur Mitarbeit für das Vorschlagswesen gewonnen werden. Sie haben die engste Bindung mit den Kollegen und werden Gelegenheit finden, mit ihnen am Arbeitsplatz über die Vorschläge des Erfahrungsaustausches zu diskutieren und die wesentlichen Verbesserungen an sie heranzutragen. Aufgabe des BEV wird es sein, diese Mitarbeiter auch mit dem nötigen Rüstzeug, z. B. regelmäßig

mit dem Erfahrungsaustauschblatt, auszustatten. Auf diese Weise wird es gelingen, eine Aktivierung des gesamten Vorschlagswesens auf breiter Grundlage zu entfalten.

V. Allgemeines

Das Berichtsblatt für den Erfahrungsaustausch ist 8 Tage nach dem Termin der monatlichen Arbeitstagung vollständig ausgefüllt der GdR, TA IV (BEV), vorzulegen. Über den Verlauf der Tagung ist Protokoll zu führen, das stets zu Überprüfungszwecken bereit zu halten ist.

Mit der neuen Durchführungsweise des Erfahrungsaustausches auf der breiten Ebene der gesamten DR, herunter bis zur kleinsten Dienststelle, ja bis an den Arbeitsplatz jedes einzelnen Kollegen heran, sind die Voraussetzungen geschaffen worden, alle wertvollen Verbesserungen unserer Betriebe überall nutzbar zu machen und damit dem Aufbau unserer Volkswirtschaft zu helfen. Es liegt nun in der Hand der Dienststellen, die mit diesem Weg aufgezeigten Möglichkeiten voll auszuschoöpfen.

(gez.) Grevesmühl

(TA IV (BEV) — 4/70/52 v. 7. 4. 52/31 829.)

I. Betrieb

Betr.: Sauberhaltung der Bahnhöfe

GdR 724

Es ist festgestellt worden, daß die Sauberhaltung der Bf, insbesondere der Abortanlagen, nicht mit der Sorgfalt durchgeführt wird, wie es zur Wahrung des Ansehens der DR notwendig ist.

Wir machen es daher den Rbden zur Pflicht, den hygienischen Belangen ihrer Dst größere Beachtung zu widmen.

Dabei ist in den Toilettenanlagen auf das Fehlen der Verriegelungen, der Sitzbretter sowie auf schadhafte und verunreinigte Trennwände zu achten. Die Toiletten sind mindestens täglich zweimal gründlich zu reinigen. Festgestellte Fehler und Mängel sind in das Dienstbuch des Aufsichters einzutragen.

Es sollte zu einer Selbstverständlichkeit werden, daß jede Dst die Sauberhaltung des Bf, besonders der Abortanlagen, durch im Betriebskollektivvertrag festgelegte Selbstverpflichtungen der Belegschaft sicherstellt.

Die Rbden berichten bis 10.5.52 über die Abstellung der geschilderten Mängel sowie über die Sicherstellung der laufenden Sauberhaltung.

(13 B 28 Ba/52 v. 7. 4. 52/31 517)

i. V. gez.: Neuhaus

GdR 725

Betr.: Bedarfsfeststellung für den Neudruck der Fahrdienstvorschriften (FV, DV 408) und der Betriebsunfallvorschrift (Buvo, DV 423)

In Kürze soll der Neudruck der Fahrdienstvorschriften und der Betriebsunfallvorschrift veranlaßt werden. Zur Festsetzung der Auflagehöhe ist eine einwandfreie Bedarfsfeststellung an Hand der nachstehenden Verteilungspläne erforderlich.

A. Verteilungsplan der Fahrdienstvorschriften

1. Ministerium für Verkehr,
Generaldirektion Reichsbahn,
Hauptprüfungsamt,
Reichsbahndirektionen,

Prüfungsämter,
Reichsbahnämter,
Reichsbahnausbesserungswerke,
Bahnhöfe,
Bahnmeistereien,
Fahrleitungsmeistereien,
Signal-, Fernmelde- und Starkstrommeistereien,
Bahnbetriebswerke,
Bahnbetriebswagenwerke,
Güterabfertigungen

2. persönlich zuzuteilen
den im Zug-, Lokomotiv- und Triebwagenführerdienst verwendeten Personalern
3. zugänglich zu machen
 - a) durch Auslegen in den Arbeits- oder Aufenthaltsräumen
den Fahrdienstleitern,
den Aufsichtern,
den Weichen- und Blockwärtern,
dem Rangierpersonal,
den Zugschaffnern,
den Lokomotivheizern
 - b) in der vom Dvst zu bestimmenden Weise den übrigen Betriebseisenbahnern außer Bahn- und Schrankenwärtern, die besondere Vorschriften erhalten.

B. Verteilungsplan der Betriebsunfallvorschrift

Ministerium für Verkehr,
Generaldirektion Reichsbahn,
Reichsbahndirektionen,
Reichsbahnämter,
Reichsbahnausbesserungswerke,
Bahnhöfe,
Bahnmeistereien,
Fahrleitungsmeistereien,
Signal-, Fernmelde- und Starkstrommeistereien,
Bahnbetriebswerke,
Bahnbetriebswagenwerke,
Güterabfertigungen.

Eisenbahner!

Schafft die Aktionseinheit im Kampf um ein einheitliches Deutschland
und ein einheitliches Berlin

Den Bedarf melden:

T die Dienststellen	an die Reichsbahnämter — Abt I —	bis 10. 5. 52
T die Reichsbahnämter und die der Reichsbahndirektion unmittelbar unterstellten Dienststellen	an die Reichsbahndirektion — Abt I —	bis 20. 5. 52
T die Reichsbahndirektionen die Reichsbahnausbesserungswerke und die einzelnen Abteilungen der Generaldirektion	an die Generaldirektion — Abt I, Ref. 12 —	bis 25. 5. 52

Die Abteilungen XV berücksichtigen den Bedarf der Ausbildungsbüros für Ausbildungszwecke und den Bedarf der Reichsbahnschulen.

Auf eine gewissenhafte Feststellung des Bedarfs wird besonders hingewiesen, weil einerseits ein Horten von nicht benötigten Dv nicht vertreten und andererseits bei zu knapper Bedarfsbemessung mit einem Nachdruck in den nächsten Jahren nicht gerechnet werden kann. GKB hat mitgewirkt. Meldung läuft unter GKB Nr. 001 535.

GdR 12. 1 Bavf v. 29. 3. 52/31 512)

gez. Herrmann

XIII

II. Reiseverkehr

GdR 726

Zugbegleiter, beachtet die Dienstvorschriften!

Ein Reisender verunglückte auf dem Hp Schwarzenpost beim Abspringen vom anfahrenen Zug 276 tödlich.

Z 276 hat auf Hp Sch planmäßig 6 Minuten Aufenthalt. Am Unglückstage hatte der Zug Verspätung und wurde auf Hp Sch beschleunigt abgefertigt. Ein Reisender verließ nicht sofort nach dem Halten des Zuges das Abteil, weil er vermutlich mit der längeren Aufenthaltszeit rechnete. Er sprang erst ab, als sich der Zug wieder in Bewegung setzte.

Die Zugbegleiter riefen die verkürzte Aufenthaltszeit nicht aus und begünstigten somit den Unfall.

Zugbegleiter, beachtet die Bestimmungen der PBV I! Dort heißt es im § 21 (2) ausdrücklich: „Bei Ankunft des Zuges auf einem Bahnhof sind der Name des Bahnhofs und der etwa stattfindende Wagenwechsel auszurufen, außerdem die Dauer des Aufenthalts, wenn er mehr als 4 Minuten beträgt. **Wird der fahrplanmäßige Aufenthalt abgekürzt, so ist auszurufen: „Nur Minuten Aufenthalt“.**“

(GdR 23 Vubb 503 v. 5. 4. 52 / 31 523)

gez. Hellborn

III. Güterverkehr

GdR 727

Betr.: Umbenennung von Dienststellenbezeichnungen im Wagentdienst

Mit Einführung der neuen Güterwagenvorschriften Teil I (GWV I) ist die Bezeichnung des Hauptwagenlenkungsamtes bei der GdR in „Güterwagenleitstelle“ (Gwl) und die Bezeichnung der Wagenbüros bei den

GdR 728

Betr.: Herausgabe der Güterwagenvorschriften Teil II (GWV II) — Dv 764 —

Zum 1. Mai 1952 wird die bisherige GWV II — Ausgabe 1. 5. 1940 durch die Ausgabe von 1952 ersetzt. Diese Vorschrift wird wie die GWV I verteilt.

In den beigegebenen Einführungsbestimmungen wird auf die Änderungen und Neuerungen im einzelnen besonders hingewiesen. Die Rbden haben für ihren Bezirk Ausführungsbestimmungen zu den GWV II herauszugeben. Bis zum 1. 6. 1952 ist ein Abdruck der Ausführungsbestimmungen der GdR vorzulegen. Der Eingang der Vorschriften ist zu überwachen.

Die Fremdwagensachbearbeiter der Rbden haben die Vorschrift eingehend mit den beteiligten Beschäftigten des Verkehrsdienstes und des technischen Wagentdienstes der Bezirksleitungen und Dienststellen durchzuarbeiten.

GdR wird Durchführung überprüfen.

(GdR 37 Vw 75/52 v. 5. 4. 52/31337)

gez. Lailach

KAMPF DEN ZUGVERSÄTUNGEN!

Rbden in „Wagenverteilungsstelle“ (Wvst) umbenannt worden. Zur Vermeidung von Fehlleitungen der Schriftstücke usw. ersuchen wir, künftig diese neuen Bezeichnungen im Geschäftsverkehr zu beachten und anzuwenden.

(GdR 36 Vwa 84/52 v. 31. 3. 1952/31 536) gez. Lailach

V. Reichsbahnausbesserungswerke

Betr.: Vorrichtungswesen

GdR 729

I. Vom Zentralen Vorrichtungs-Konstruktionsbüro (ZVKB) wurden im Monat März 1952 nachstehende Konstruktionen abgeschlossen:

A. Vorrichtungen

1. Vorrichtung zum Zerlegen und Zusammenbauen der Hülsenpuffer mit Ringfeder
Zeichn. Zg. 804 75, Bl. 534 — Katalog-Bl. LPG 01 290
2. Schnellspann- und Wendevorrichtung zum Bearbeiten der Lok-Achslagerschalen
Zeichn. Zw. 854 01, Bl. 523 — Katalog-Bl. L 08 265a

3. Vorrichtung zum Einbau des Ringfedersatzes Bauart „Uerdingen“

Zeichn. Zg. 804/75, Bl. 533 — Katalog-Bl. LPG 01/287

4. Ausbohrvorrichtung für Hauptkuppelbolzenlager
Zeichn. Zw. 861 45, Bl. 503 — Katalog-Bl. L 01 284

5. Prüftisch für Feinausrüstungsteile
Zeichn. Zw. 982 29, Bl. 506 — Katalog-Bl. L 31 252

6. Vorrichtung zum Anzeichnen der End- und Totpunkttagen von Kreuzköpfen auf Gleitbahnschildern
Zeichn. Zw. 857 04, Bl. 501

7. Spannvorrichtung zum Ausdrehen der Dicht- und Deckringe von Dampfkolbenstopfbuchsen
Zeichn. Zw. 872 02, Bl. 512

Lehren:

8. Radreifen-Umrißschreiblehre (Schmalspur)
Zeichn. Zg. 834 88, Bl. 510a — Katalog-Bl. PG 08 064

II. In Vorbereitung und Entwicklung befindliche Konstruktionen:

B. Verbesserungsvorschläge

1. Verbesserungsvorschlag von Vortischler Fricke, Raw „Wilh. Pieck“, Chemnitz: Vorrichtung zum Streichen der G-Wagenbretter (f. Vierseitenhobelmaschinen oder mit Eigenantrieb)
Zeichn. Zg. 804 99, Bl. 522
2. Verbesserungsvorschlag v. techn. Angest. Rubröder, Rbd Erfurt: Spurmaß für Messungen unter Einwirkung der Betriebslasten
Zeichn. Zg. 833 24, Bl. 501

C. Neukonstruktionen des ZVKB:

Maschinen und Vorrichtungen

3. Maschine zum Nachdrehen der Sitzflächen an Rohrflanschen
Zeichn. Mz. 956 99, Bl. 501 — Katalog-Bl. L. 23 750

4. Spannvorrichtung zum Fräsen der Kreuzkopfgleitplatten ohne Anreißen mit Spezialmeßgeräten zum Einstellen der Fräser
Zeichn. Zw. 854 01, Bl. 522 — Katalog-Bl. L 26 260

5. Dreh- und Schleifmaschine für Domringdichtflächen (v. 400—900 Ø) mit Schwenkarm
Zeichn. Mz. 984 06, Bl. 501 a

6. Vorrichtung zum Aufarbeiten der eingepreßten Kolbenschieberbuchsen im Gehäuse
Zeichn. Mz. 956 24, Bl. 501 — Katalog-Bl. L 27 263

D. Meßgeräte und Lehren

7. Meßstand zum mechan. Vermessen der Lok-Drehgestelle, Lenkgestelle und Einstellachsen
Zeichn. Zg. 834 99, Bl. 508 — Katalog-Bl. L 02 012

8. Vorrichtung zum Ausrichten der Lok-Kessel und Anzeichnen der Kesselmitte
Zeichn. Zg. 834 84, Bl. 511 — Katalog-Bl. L 22 004

9. Stichmaße für das Vermessen der Lok-Kessel
Zeichn. Zg. 834 84, Bl. 512

10. Zentriervorrichtung für Blasrohr-Schornstein
Zeichn. Zg. 834 84, Bl. 513 — Katalog-Bl. L 22 005.

Alle Dienststellen werden ersucht, Anregungen und Hinweise, die geeignet sind, den derzeitigen Entwicklungsstand der in Vorbereitung befindlichen Konstruktionen zu beeinflussen, der Abt. V (Ref. Vorrichtungenwesen) rechtzeitig bekanntzugeben. gez. Dr. Hörstel
(GdR — V/52 Zg 52/52 v. 3. 4. 52/64 013)

XI. Finanzen und Betriebswirtschaft

GdR 730

Betr.: Behandlung der selbsterstellten Teile im BAB
Bezug: Vfg. 117 F 48 — 42/52 — v. 30. 1. 52

Die mit der Bezugsverfügung verteilten Erläuterungen zum BAB 52 lassen auf Seite 6 für die selbsterstellten Teile eine Umsetzung in einen anderen Kostenträger zu, wenn diese Teile aus der laufenden Fertigung des Monats entnommen werden.

Diese Methode führt durch den fehlenden Lagerzuschlag z. B. beim Lokbetrieb zu einer ungleichmäßigen Belastung der Lok und beeinflusst damit die Lokwirtschaftsprämie.

Es sind deshalb alle über den Kostenträger „Selbsterstellte Teile“ abzurechnenden Aufträge, die ausnahmslos vom Lager zu erteilen sind, als Bestandszunahme über das Lager zu führen. Auch die etwa vorab aus der Fertigung entnommenen Teile müssen mit Materialentnahmescheinen empfangen werden. Sie werden als Bestandsabnahme der selbsterstellten Teile im BAB, Lokbetriebskostenblatt bzw. Auftragsammelbogen mit Lagerzuschlägen abgerechnet.

Die Herstellung bzw. Aufarbeitung von Teilen direkt auf einen Lokauftrag usw. (mit Arbeitsschein) ist nur in dem Fall zulässig, in dem eine Einzelanfertigung für diesen einzelnen Lokauftrag nicht zu umgehen ist, d. h. in dem nur so viel gefertigt wird, als für diesen einzelnen Lokauftrag benötigt wird. Für die Wirtschaftsgruppe „Bahnanlagen“ gilt sinngemäß das gleiche. Damit ist im Lager eine nahezu vollständige Mengenkontrolle der selbsterstellten Teile möglich.

Um eine gleichmäßige Belastung der Kostenträger zu erreichen, sind als Plan selbstkosten der selbsterstellten Teile die Einstandspreise der gleichen bezogenen Teile anzusetzen.

Der Lagerzugang (Bestandszunahme) ist also vom Lager zu bewerten. Das kann schon bei der Auftragserteilung im Werkbestellzettel erfolgen. Damit wird im Kostenträger „Selbsterstellte Teile“ das tatsächliche Ergebnis aus der Selbsterstellung ausgewiesen. Bisher waren in der Regel nur die Abweichungen der Ist-Zuschläge von den Planzuschlägen ersichtlich, so daß sich oft ein Gewinn ergeben hat, trotzdem in Wirklichkeit ein Verlust eingetreten ist.

Im BAB und im Auftragsammelbogen erscheinen damit in beiden Fällen die Teile mit demselben Wert. Durch die Anwendung der Zuschläge wird auch der gleiche Lagerzuschlag aufgeschlagen. Eine geringfügige Differenz besteht lediglich noch dadurch, daß der Einstandspreis der selbsterstellten Teile nicht mit dem Verwaltungszuschlag belastet wird.

Gebt den Kriegstreibern die Antwort —

Schafft Friedenskomitees!

Das in der Bezugsverfügung dargestellte Beispiel würde unter Verwendung der gleichen Werte dann wie folgt aussehen:

Beispiel:

Zeile	Entstand. Kosten	Kostentr. Gruppe A	Erstellte Teile	Verkaufte Teile
39 Ist-Selbstkosten	51 000	50 000	1 000	—
40 Bestands-Abnahme	+ 450	+ 200	—	+ 250
44 Selbstkosten der fertigen Leistung	51 450	50 200	1 000	250
45 Bestand -Zunahme	%. 950	—	%. 950	—
46 Selbstkosten der umgesetzten Leistung	50 500	50 200	50	250
47 Plan selbstkosten	52 250	52 000	—	250
48 Selbstk.-Abweichung	+ 1 750	+ 1 800	%. 50	—

Die Bestandsänderung des Monats (Saldo von Zeilen 40 + 45) ergibt wieder eine Bestandszunahme von 500,—, bewertet mit Plan selbstkosten (Einstandspreis). Die selbsterstellten Teile ergeben in Zeile 48 einen Verlust (Selbstkostenüberschreitung) von 50,—. Derselbe Betrag erscheint bereits in Zeile 46, mit umgekehrtem Vorzeichen! Die verkauften Teile sind in einer besonderen Spalte darzustellen. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der in Zeile 39 erscheinende Lagerzuschlag.

(117 F 48 — 42/52 II v. 3. 4. 52 / 31 261) i. V. gez.: Peters

XII. Arbeit und Lohn

GdR 731 S. 172 Reichsbahnamt, Abt. Betrieb

Betr.: Steuerliche Behandlung der nach dem RKV gezahlten Sterbegelder

Unter Aufhebung aller früheren Entscheidungen hat das Ministerium der Finanzen unter dem 22.2.52 — 523 — VI/01 — Schz/Wb — angeordnet, daß die von der Deutschen Reichsbahn gezahlten Sterbegelder ab sofort in vollem Umfange dem Lohnsteuerabzug nach der Tabelle zu unterwerfen, jedoch von der Beitragspflicht zur Sozialversicherung weiterhin freizustellen sind. Es wird daher ersucht, hiernach zu verfahren.

Die im Mitteilungsblatt Nr. 12/51 unter GdR 419 bekanntgegebene Übersicht ist wie folgt zu ändern:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Einkünfte	Steuerliche Behandlung	Sozialversicherungsrechtliche Behandlung
21	Sterbegeld	voll steuerpflichtig	sozialversicherungs-frei

gez.: Hartmann

(GdR 123 — 1/316/804/52 v. 2. 4. 52 / 31 578)

Protokollerklärung Nr. 21**GdR 732**

zum Rahmen-Kollektivvertrag für die Betriebe und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn vom 11. Juni 51

Die Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn und der Zentralvorstand der IG Eisenbahn erklären zur Anlage 8 des RKV-Tätigkeitsverzeichnis für die Arbeitsplatzbewertung:

S. 123 Gehaltsgruppe 9

Hinter Sicherheitsingenieure einfügen:

Lokabnahmeinspektoren in den Reichsbahnausbesserungswerken.

S. 133 Verzeichnis der B 3 — Tätigkeiten

Lfd. Nr. 6 streichen.

S. 134 Verzeichnis der B 2 — Tätigkeiten

Lfd. Nr. 3 streichen.

S. 143 Verkehrskontrolle I

Lfd. Nr. 5

Prüfen der Verkaufsnachweise von Schalterdruckmaschinen.

Die Bewertung B 3 ist in B 2 zu ändern.

S. 145 Verkehrskontrolle II

Lfd. Nr. 4

Hinter „Gemeinschaftskontrollen“ einfügen: und im Interzonenverkehr.

S. 147 Bahnmeistereien

Lfd. Nr. 1

Die 1. Kraft der techn. Hilfskräfte — einschließlich für Arbeitsvorbereitung — ist in der Rangklasse Ia, Ib und II mit B 1 einzusetzen.

als Lfd. Nr. 4 neu einfügen:

Lagerbuchhaltung, Bewertung in den Rangklassen Ia, Ib und II mit B 2.

S. 150 V-Gruppe der Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke und S-Bahn-Betriebswerke.

Die Bewertung der Arbeitsrate V 1 — Personalsachbearbeiter und Kassenverwalter — ist bei den Bw, Bww und Bw-S-Bahn der Rangklasse Ia von B 1 auf A 3 abzuändern.

Als Rate V 11 ist neu einzufügen:

Lagerbuchhaltung, allgemeine Bewertung B 2.

S. 166 Betriebliche Sozialeinrichtungen

Lfd. Nr. 5 und 6

Beim Hausmeister ist die Bewertung C 1 auf B 2 abzuändern.

S. 172 Reichsbahnamt, Abt. Betrieb

Lfd. Nr. 5

Beim Ingenieur für den Betriebsdienst ist die Bewertung A 2 in A 1 zu ändern.

Lfd. Nr. 10

Meldedienst in der Zugleitung, die Bewertung ist von C 1 in B 3 zu ändern.

Lfd. Nr. 21

Der Text hat zu lauten:

Verkehrskontrolleure A 1

Kassenprüfungen A 2.

S. 173 Reichsbahnamt, Abt. Maschinentechnik

Lfd. Nr. 7 muß lauten:

Betriebsingenieur für die Überwachung des gesamten Betriebsmaschinendienstes, Bewertung A 1.

**S. 177 Reichsbahnamt, Materialversorgung, Verwaltung und Soziales
Neue Fassung:**

Lfd. Nr. 1 bis 13 sind zu streichen und zu ersetzen durch:

Lfd. Nr. 1

Abt.-Leiter, Grundsätzliche Fragen der Materialversorgung A 1

Lfd. Nr. 2

Materialbedarfsplanung und Richtsatzplanung A 2

Lfd. Nr. 3

Kontingentswirtschaft, Realisierungskontrolle und Materialverbrauchskontrolle, Kontingentbuchhaltung, Mittelbewirtschaftung A 3

Lfd. Nr. 4

Lagerkontrollen im Amtsbezirk A 3

Lfd. Nr. 5

Bewirtschaftung der Lagervorräte (nach Warengruppen wie Kohle, Ersatzstücke usw.) A 3

Lfd. Nr. 6

Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, Organisation und Angelegenheiten des inneren Geschäftsbetriebes beim Reichsbahnamt A 3

Lfd. Nr. 7

Angelegenheiten der Grundverwaltung A 3

1. Kraft B 1

2. Kraft B 1

Lfd. Nr. 8

Bearbeitung der persönlichen Angelegenheiten der beim Reichsbahnamt im Verwaltungsdienst Beschäftigten (Lohnrechnung, Ausweise, Krankenscheine, Freifahrtscheine usw.) B 2 bis C 1

Lfd. Nr. 9

Allgemeine Sozialangelegenheiten, Wohnungsfürsorge, Schwerbeschädigtenfürsorge, Unfallverhütung und Arbeitsschutz B 1

S. 178 Reichsbahnneubauamt

Lfd. Nr. 1

Technischer Innen- und Außendienst. Die Bewertung A 2 bis B 2 ist zu ändern in A 1 bis B 2.

Lfd. Nr. 4

Nichttechnischer Dienst.

Die Bewertung A 3 bis B 2 ist zu ändern in A 2 bis B 2.

S. 181 Reichsbahnamt S-Bahn

Neue Fassung:

Reichsbahnamt S-Bahn

Lfd. Nr.	Tätigkeit	Bewertung
Abteilung I Elektrische Zugförderung		
1	Abteilungsleiter	Gr. 11
2	Betriebsingenieur I	A 1
3	Unterhaltung der Triebwagenzüge	A 3
4	Betriebsunregelmäßigkeiten	A 3
5	Betriebsangelegenheiten der Triebwagenzüge ..	A 3
6	Verteilung der Viertelzüge Abrechnung mit Raw	B 1
7	techn. Überwachung des Zugbetriebes	B 1
8	Abnahmedienst bei Firmen und Lowa	A 2
9	Abnahmedienst bei Raw	A 3

Lfd. Nr.	Tätigkeit	Bewertung
Abteilung II Bahnstromversorgung		
1	Abteilungsleiter, Vertreter des AV	Gr. 11
2	Betriebsingenieur II	A 1
3	Unterhaltung der Schalt- und Unterwerke	A 2
4	Unterhaltung der Stromschiene und Kabel	A 2
5	Erdstromangelegenheiten und Erweiterung	A 3
6	allgemeine Bauangelegenheiten	A 2
7	Bahnstromabrechnung und Auswertung, Anfertigung von Betriebszustandsplänen	A 3
8	technische Zeichnungen	B 2
Abteilung III Licht und Kraft		
1	Abteilungsleiter	A 1
2	Betriebsingenieur III Starkstromkontrollleur	A 1
3	Aufstellung von Entwürfen für Licht- und Kraftanlagen	A 2
4	techn. Angelegenheiten der Stm Mitte und West Angelegenheiten in der UVV und VDE Vorschriften	A 3
5	techn. Angelegenheiten der Stm Ost, Überwachung der Schalt- und Beleuchtungspläne	A 3
6	Bearbeitung der Stromlieferungsverträge, Stromeinschränkungen, Abschaltungen, Stromdiebstahl	A 3
7	Hilfskraft für Arbeitsanteil 6	B 3
8	Bearbeitung der Stromrechnungen des gesamten Bezirks	A 3
Abteilung IV Planung und Finanzen		
1	Abteilungsleiter	A 1
2	Planung und Bau von Schaltern und Gleichrichtern	A 2
3	Planung und Bau von Stromschienen- und Kabelanlagen	A 2
4	Entwürfe und Schaltpläne für Triebwagenzüge	A 3
5	Planung und Bau von Licht- und Kraftanlagen	A 2
6	Planung und Bau von Licht- und Kraftanlagen des Generalreparaturplanes im Rbd-Bezirk	A 3
7	Hochbautechniker, Planung und Entwurf des baulichen Teils von Schalt- und Unterwerken	A 2
8	Bearbeitung der Finanzangelegenheiten aller Investitionsvorhaben	A 2
9	TAN-Bearbeiter	A 2
10	Instrukteur für Betriebspläne der Dienststellen	A 2
11	Angelegenheiten der Arbeitskraftplanung	A 2
12	Führung der Personalstatistik, Arbeitskräfteplan	B 1
Abteilung V Personalabteilung		
1	Abteilungsleiter	A 1
2	Personalangelegenheiten für Beschäftigte im Monatslohn	A 3
3	Angelegenheiten der Beschäftigten im Stundenlohn, Führung der Personal- und Entwicklungskartei	A 3
4	Führung und Registrierung der Personalakten	B 2
5	Instrukteur	A 1
Abteilung VI, Verwaltung, Stoffwirtschaft und Soziales		
1	Abteilungsleiter	A 2
2	allgemeine Sozialangelegenheiten	B 1
3	allgemeine Angelegenheiten der Materialversorgung	A 3
4	Bewirtschaftung und Kontrolle der Stoffe und Geräte	B 1
5	Dienstpläne und Einsatz der Zugrevisoren, Fahrgeldhinterziehung	B 1
S. 184 Reichsbahnausbesserungswerk		
Hinter der Personalabteilung ist einzufügen:		
Verwaltungsabteilung		
Leiter		A 2
Die lfd. Nr. 3 und 4 bei der Personalabteilung sind als lfd. Nr. 1 und 2 bei der Verwaltungsabteilung einzufügen.		
S. 189 Reichsbahndirektion, Oberzugleitung		
Lfd. Nr. 2 übrige Kräfte;		
2. Kraft je Schicht nicht B 1, sondern A 3.		

S. 194 D. Güterverkehr

Einfügen als lfd. Nr. 1:
 Oberverkehrsüberwachung
 Leiter
 Schichtleiter
 Überwacher

A 2
 A 3
 B 1

S. 196 Güterverkehr

Hinter Lfd. Nr. 17 einfügen:

Lfd. Nr. 18
 Gesetz zum Schutz des innerdeutschen Handels,
 Zusammenarbeit mit dem Amt für Warenkontrolle.
 Bewertung A 2

S. 198 Maschinentechnik

Lfd. Nr. 21 wird wie folgt geändert:

Angelegenheiten der Fahrzeitenberechnung.
 Erste Kraft bei allen Rbd en
 Weitere Kräfte

A 2
 A 3—B 1

S. 211 Reichsbahndirektion, Materialversorgung

entfällt ganz und erhält folgende Fassung:

1. Grundsätzliche Fragen der Materialversorgung und -einkauf
2. Materialbedarfsplanung und Richtsatzplanung
3. Kontingentwirtschaft, Realisierungskontrolle und Materialverbrauchskontrolle
4. Kontingentbuchhaltung 1. Kraft
weitere Kräfte
Hilfeleistung bei der Materialbedarfsplanung und Kontingentwirtschaft
5. Warenbegleitschein-Kontrolle
6. Abnahme hochwertiger Materialien für Hoch-, Brücken- und Fahrzeugbau
7. Abnahme von Kesseln, Kränen und sonstigen maschinellen Anlagen .. Gehaltsgr.
8. Abnahmeverwaltung
9. Lagerkontrolle und -instruktion (Stoffinstrukturen)
10. Allgemeine Lagerwirtschaft und Verkauf aus Reichsbahnvermögen
11. Aufstellung und Bearbeitung von Materialverbrauchsnormen
12. Materialsparingenieure
13. Kohlebewirtschaftung 1. Kraft
weitere Kräfte
Hilfskräfte
14. Schrottbeauftragter, Erfassung und Verkauf von Schrott und Altstoffen
Hilfskraft
15. Hilfskräfte in der Lagerwirtschaft
16. Einkauf und Verteilung von Material .. bei Gebieten, die besondere Fachkenntnisse erfordern
17. Hilfeleistung bei der Beschaffung .. Schreibkräfte (Ausschreiben der Bestellschreiben, Verteilerpläne usw.)
18. Prüfung der Sortenbedarfsmeldungen

A 1
 A 2
 A 2
 A 2
 A 2
 A 1
 A 2
 A 2
 A 1
 A 2
 A 2
 A 3
 C 1 u. C 2
 A 2
 B 1
 B 3
 A 3
 A 2
 B 2
 C 1
 B 1

S. 215 Recht und Verwaltung

Lfd. Nr. 5
 Leitung der Pressestelle
 Bewertung A 2 abzuändern in A 1.

Lfd. Nr. 8
 An Stelle Leitung des Archivs heißt es: Betriebsarchivar mit der Bewertung A 3.

S. 217 Lfd. Nr. 27

Privatgleisanschlüsse
 Bewertung A 3 in A 2 abändern.

Lfd. Nr. 33 lautet:
 Aufstellung und Bearbeitung des Stellenplanes;
 Arbeitskräfteplanung für den Verwaltungsdienst.
 Bewertung A 2.

S. 219 Schulung

Allgemeine und grundsätzliche Angelegenheiten.
 Bewertung A 2 in A 1 abändern.

Dieser Nachtrag zum Tätigkeitsverzeichnis des RKV gilt vom 1. Januar 1952.

Berlin W 8, den 25. Februar 1952.

Deutsche Reichsbahn
 Der Generaldirektor
 gez.: I. V. Hetz

Industriegewerkschaft
 Eisenbahn im FDGB
 Zentralvorstand
 gez.: Seeger

XIII. Recht und Verwaltung

Betr.: Dienstvorschriften**GdR 733**

Die Richtlinien für den Einkauf für die volkseigene Industrie und für die Reichsbahn sind auf Grund gesetzlicher Bestimmungen neu geregelt.

Die Dienstvorschriften 163 „Verdingungsordnung für Leistungen“ (VOL) und 164 „Richtlinien für die ge-

schäftsmäßige Behandlung von Einkäufen“ sind deshalb heute nicht mehr anzuwenden und werden hiermit für ungültig erklärt.

Die genannten Vorschriften sind zum Altpapier zu nehmen.

Die Drucksachenkartei ist entsprechend zu berichtigen. (GdR (134) V 14 — 479/52 v. 4. 4. 52 / 31 271) gez.: Hetz

XVI. Personal

Betr.: Wiederholungsuntersuchungen**GdR 734**

Gemäß Tauvo 1952 § 16 sind im Jahre 1952 Wiederholungsuntersuchungen aus Gründen der Betriebssicherheit und Unfallverhütung bei den Beschäftigten der Tauglichkeitsgruppen A und B vorzunehmen.

Bei allen Stellen sind die Beschäftigten im Lokomotivfahrdienst, die Triebwagenführer und die Fahrer von Schienenkraftwagen der Wiederholungsuntersuchung zuzuführen, die 1950 das letzte Mal einer Wiederholungsuntersuchung unterzogen worden sind. Des weiteren sind alle übrigen Beschäftigten der Tauglichkeitsgruppen A und B der Wiederholungsuntersuchung zuzuführen, die 1947 das letzte Mal einer Wiederholungsuntersuchung unterzogen worden sind.

Darüber hinaus sind folgende Beschäftigungsgruppen der Wiederholungsuntersuchung zu unterziehen:

Rbd Berlin: Alle Beschäftigten, die Arbeiten der Tauglichkeitsgruppen A und B verrichten, deren Familiennamen mit den Buchstaben A bis F beginnen.

Rbd Cottbus: Alle Beschäftigten im Lokfahrdienst, die Triebwagenführer und Fahrer von Schienenkraftwagen, deren Familiennamen mit den Buchstaben A bis M beginnen, alle übrigen Beschäftigten, die Arbeiten der Tauglichkeitsgruppen A und B verrichten, deren Familiennamen mit den Buchstaben A bis H beginnen.

Rbd Dresden: Alle Beschäftigten, bei denen die oben genannten Termine verstrichen sind und die den obengenannten Beschäftigungsgruppen angehören.

Rbd Erfurt: Alle Beschäftigten der Beschäftigungsgruppe II (Beschäftigungsgruppeneinteilung im Amtsblatt der Rbd Erfurt des Jahres 1950, Vfg. Nr. 68). Die Abt. I der Rbd Erfurt meldet dem Amt Erfurt die zu untersuchenden Bktr.

Rbd Greifswald: Alle Beschäftigten im Lokfahrdienst, die Triebwagenführer und die Kleinlokfahrer, deren Familiennamen mit den Buchstaben A bis M beginnen, und alle übrigen Beschäftigten, die Arbeiten der Tauglichkeitsgruppen A und B verrichten, deren Familiennamen mit den Buchstaben A bis E beginnen.

Rbd Halle: Alle Beschäftigten, die Arbeiten der Tauglichkeitsgruppen A und B verrichten, deren Familiennamen mit den Buchstaben P bis T beginnen (außer Lokpersonal usw.), soweit sie nicht in den letzten vier Jahren untersucht worden sind.

Rbd Magdeburg: Alle Beschäftigten, die Arbeiten der Tauglichkeitsgruppen A und B verrichten, deren Familiennamen mit den Buchstaben A bis G beginnen.

Rbd Schwerin: Alle Beschäftigten, die Arbeiten der Tauglichkeitsgruppen A und B verrichten, deren Familiennamen mit den Buchstaben F bis K beginnen (außer Lokpersonal usw.).

Die Dienststellen fordern die früher verwendeten Untersuchungsberichte bei den Reichsbahndirektionen (für Angestellte der Gruppen 8—13) und bei den Reichsbahnämtern (für Angestellte der Gruppen 1—7) an und übersenden sie diesen Stellen nach ordnungsgemäßer Durchführung der Wiederholungsuntersuchung wieder.

Die Reichsbahnämter sind für die Durchführung dieser Vfg. verantwortlich. Wir machen in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, daß alle Beschäftigten des Lokfahrdienstes, die Triebwagenführer und die Fahrer von Schienenkraftwagen sowie alle übrigen Beschäftigten, die Arbeiten der Tauglichkeitsgruppen A und B — auch nur zeitweise — verrichten, bei denen die oben angeführten Fristen verstrichen sind, unbedingt im Jahre 1952 der Wiederholungsuntersuchung zugeführt werden müssen.

Bei einem Unfall, den ein Lokführer verschuldete, wurde festgestellt, daß er nicht mehr das erforderliche Hörvermögen besaß. Der längst fälligen Wiederholungsuntersuchung auf das Seh- und Hörvermögen war er nicht unterzogen worden. Des weiteren war der Lokführer schon einige Zeit wegen eines Ohrenleidens in ärztlicher Behandlung, ohne seine Dienststelle davon in Kenntnis zu setzen. Alle Beschäftigten sind nochmals anzuhalten, daß alle Krankheiten, die das Seh- und Hörvermögen beeinflussen können, unverzüglich nach der ersten ärztlichen Beratung der Beschäftigungsstelle anzuzeigen sind. Die Dienststelle veranlaßt die umgehende Vorstellung beim Reichsbahnarzt.

Die Dienststellen erfassen alle Beschäftigten listenmäßig, die im Laufe dieses Jahres dem Reichsbahnarzt zur Wiederholungsuntersuchung vorzustellen sind, und vereinbaren mit dem zuständigen Reichsbahnarzt die Untersuchungstermine. Die Reichsbahnärzte haben dann die nötige Übersicht über die von ihnen vorzunehmenden Wiederholungsuntersuchungen und können die in Frage kommenden Personen in regelmäßigen Abständen bestellen.

Diese namentlichen Listen sind dem zuständigen Reichsbahnarzt bis spätestens 10. Mai 1952 zuzuleiten. Bis zum 10. Mai 1952 übersenden die Dienststellen eine Abschrift dieser Listen an die zuständigen Reichsbahnämter, die die ordnungsgemäße Durchführung der Wiederholungsuntersuchungen überwachen.

Es ist möglichst zu vermeiden, daß die Untersuchungen unmittelbar nach dem Nachtdienst oder beim Zugbegleitedienst und Lokpersonal unmittelbar nach längerem Fahrdienst stattfinden.

Untersuchungsberichte über Beschäftigte, deren Seh- und Hörvermögen nach dem Ergebnis der Wiederholungsuntersuchung nicht mehr ausreicht, über die ein Gutachten des Reichsbahnaugen- oder Reichsbahn-ohrenarztes einzuholen ist oder bei denen die praktische Prüfung des Hörvermögens vorzunehmen ist, sind dem zuständigen Reichsbahnamt zu übersenden. Die praktische Prüfung der Sehschärfe ist nicht mehr zulässig.

Bis zum 15. Januar 1953 melden die Dienststellen an die Reichsbahnämter, und bis zum 1. Februar 1953 melden die Reichsbahnämter an die Reichsbahndirektionen, daß bei allen Beschäftigten, bei denen die oben genannten Termine verstrichen waren, die Wiederholungsuntersuchungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden.

Im übrigen verweisen wir auf die §§ 16, 17, 18, 19 und 20 der Tauvo 1952.

Diese Verfügung ist allen Beschäftigten gegen Namensunterschrift bekanntzugeben.

(GdR 163 3/53/52 v. 27. 3. 52/31 466)

gez. Jonack

Approved For Release 2003/08/13 : CIA-RDP83-00415R013500020007-2

Zeitungen. Um die Laufzeiten der Züge von der Anfangs- bis zur Endstation zu beschleunigen, legt die Reichsbahn die Haltezeiten der Züge auf den Stationen schon im Fahrplan sehr kurz fest. Sie betragen durchschnittlich 2 Minuten. Wenn man bedenkt, daß in 2 Minuten, wie z. B. in Bitterfeld und Weißenfels, mindestens 2 große Karren Zeitungen (ungefähr 4 cbm) und dazu noch sämtliche Post - 1 bis 1½ Karren vom E 220 bzw. D 28 entladen werden müssen und daß diese Züge auch wieder mit Post beladen werden sollen, so kann man sich ungefähr vorstellen, daß bei dem Verkürzen der Haltezeiten u. U. der größte Teil der Zeitungen bis zu den nächsten Stationen durchgeschleppt werden kann. Bis die Zeitungen dann auf Umwegen wieder zum Bestimmungsort zurückgelangen, haben die Zeitungsträger und Briefzusteller ihren Zustellgang angetreten. Der Absatz der Zeitungen ist dadurch natürlich sehr in Frage gestellt. Der Remittendenanfall ist auf alle Fälle höher als sonst. Hier einige Beispiele über die Auswirkungen von verkürzten Haltezeiten:

Am 8. 1. 52 kam der D 46 in Sangerhausen mit geringer Verspätung an. Der D 46 hat in Sangerhausen die Zeitungen für die Postanstalten an der Strecke Sangerhausen—Arenshausen abzuweisen. Der Bahnpostwagen lief als letzter im Zug und kam außerhalb des Bahnsteiges in den Weichen zu stehen. Die Sangerhausener Kollegen mußten nun erst die Bahnsteigkarren durch den nassen Schlacke- und Kohlendreck zum Bahnpostwagen ziehen, damit die Zeitungen nicht verschmutzt würden. Hierzu wurden etwa 30 Sekunden benötigt. Nach einer weiteren Minute fuhr der Zug unerwartet wieder weiter, so daß ein großer Teil der Ladung noch im Zug verblieb. Die Bahnpostfahrer warfen noch einen weiteren Teil der Zeitungen aus dem fahrenden Zug auf den Bahnsteig. Mehrere Pakete „Tribüne“ platzten dabei auf und wurden beschmutzt. Diese aus dem fahrenden Zug geworfenen Pakete mußten erst gesammelt werden. Diese Zeit fehlte natürlich für die Weiterleitung nach Nordhausen usw. und Bad Frankenhausen. Der Rest der für Sangerhausen gedachten Zeitungen mußte bis Erfurt durchgeschleppt werden und kam infolge weiterer Zugverspätungen erst mittags bzw. nachmittags bei den Bestimmungs-Postanstalten an und wurde 1 Tag nach dem Erscheinen zugestellt. Ungefähr 70% an Remittenden waren an diesem Tag zu verzeichnen.

Am 7. 2. 52 lief der E 220 mit 6 Minuten Verspätung in Bitterfeld ein. Aus einem uns nicht bekannten Grund lief er nicht auf dem vorgesehenen, sondern auf einem anderen Gleis ein. Unglücklicherweise hielt der Zug so ungünstig, daß sämtliche 3 Bahnpostwagen außerhalb des Bahnsteiges standen. Die Bahnpostfahrer warteten hier nicht, sondern warfen die Zeitungen gleich aus dem Wagen. Die Folge davon war, daß diese Zeitungen verschmutzten und so schlecht verpackte Zeitungen wie „Deutschlands Stimme“ aufplatzten und vom Winde weggeweht wurden. Da es gerade heftig regnete, wurden sämtliche Zeitungen durchnäßt. Der Zug hielt höchstens 1½ Minuten und fuhr sofort weiter. Die meisten Zeitungen wurden durchgeschleppt. Die wenigen in Bitterfeld abgewiesenen Zeitungen wurden der Bahnpost nach Halle—Naumburg—Saalfeld richtig zugeführt. Da es sich bei den durchgeschleppten Zeitungen in der Hauptsache um solche für die Strecke Naumburg—Saalfeld handelte, mußte versucht werden, diese zusätzlich in Weißenfels und Naumburg abzuweisen. Für Weißenfels und Naumburg ist es natürlich nicht einfach, in der kurzen zur Verfügung stehenden Überleitungszeit die Umladung durchzuführen. Es würde zu weit führen, hier wieder einige Beispiele zu bringen. Wir wollen nur noch anführen, daß auch nur bei geringer Verspätung der D- und E-Züge die Anschlüsse in Bitterfeld, Leipzig, Weißenfels, Naumburg, Erfurt, Gotha und Eisenach nicht erreicht werden.

Ähnlich wie mit den verkürzten Wartezeiten ist es mit den Verspätungen. Sämtliche Anschlußzüge fahren pünktlich ab und warten nicht auf die Berliner Züge. Im Falle von Anschlußversäumnissen werden die Zeitungen mit den nächsten fahrplanmäßigen Zügen weitergeleitet. Aber gerade bei uns in Thüringen ist es oft so,

daß die Postanstalten im Thüringer Wald und an den Zonengrenzen ihre Zeitungen trotzdem erst am darauffolgenden Tag erhalten können. Die Auswirkungen der Zugverspätungen sind dem „Neuen Deutschland“ ja sicher hinreichend bekannt.

Hier noch einige Angaben zu den Auswirkungen der Zugverspätungen: Aus Bitterfeld wurden im Monat Januar 1952 fünfmal Unregelmäßigkeiten im Anschluß an den Zug nach Saalfeld gemeldet, was eine Folge der Verspätung des E 220 ist. In dem betroffenen Gebiet wurden die Berliner Tageszeitungen erst am nächsten Tag zugestellt. In dieser Zeit kam der E 220 fünfmal mit so viel Verspätung in Leipzig an, so daß der dritte Bahnpostwagen dieses Zuges, der in Leipzig an den D 28 (nach Eisenach) eingestellt wird, diesen D 28 nicht mehr erreichte. Die Zeitungen für Weißenfels—Gera—Saalfeld und Erfurt mußten verspätet abgetragen werden. Infolge der häufigen Verspätungen des D 28 gingen in Gera im Monat Januar 1952 die Berliner Tageszeitungen zwölfmal verspätet, und zwar den ganzen Tag über ein. Die Zeitungen konnten erst am folgenden Tag zugestellt werden. Im Freiverkauf waren durchschnittlich 80 Prozent Remittenden zu verzeichnen. In Erfurt kam der D 28 im Januar 18mal verspätet an. Die meisten Anschlüsse konnten nicht erreicht werden. Bei den betreffenden Postanstalten waren 50 bis 80 Prozent Remittenden angefallen. In Gotha wurde während des Monats Januar 14mal der Anschlußzug nach Mühlhausen und in Eisenach 15mal der Zug nach Bad Salzungen und der Rhön nicht erreicht.

Diese knappgehaltenen Angaben dürften genügen, um die augenblickliche Lage der Zeitungsbeförderung in bezug auf die Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr zu übersehen.

Es entsteht die Frage was die Deutsche Post getan hat, um dieser Schwierigkeiten Herr zu werden. Vom Ministerium für Post- und Fernmeldewesen aus wurden laufend Besprechungen mit der Generaldirektion der Reichsbahn geführt. Die Generaldirektion versprach, alles daranzusetzen, um die Verkehrsverhältnisse wieder zu normalisieren. Gebessert hat sich die Lage bis heute noch nicht. Allerdings muß noch abgewartet werden, wie sich die Fahrplanänderungen der Berliner D-Züge vom 6. Januar, 3. Februar und voraussichtlich am 24. Februar auf die allgemeine Lage auswirken.

Wir haben diese Zeilen speziell wegen der Tageszeitungen geschrieben. Es muß jedoch noch erwähnt werden, daß unter den geschilderten Unregelmäßigkeiten auch die Beförderung der Brief- und Paketpost sowie der Reiseverkehr leidet.

Abschließend geben wir der Hoffnung Ausdruck, daß es der Deutschen Reichsbahn bald gelingt, die Schwierigkeiten, ganz gleich, ob objektiver oder subjektiver Art, zu beseitigen, da unter den augenblicklichen Verhältnissen die demokratische Presse als schärfste Waffe im Friedenskampf sonst nicht den erwarteten Erfolg zeitigen kann.

Im Auftrag

gez. Unterschrift, Referent

KollegInnen und Kollegen!

Im Arbeitsprogramm der Deutschen Reichsbahn 1952 haben sich die Delegierten im Namen aller Eisenbahner u. a. verpflichtet, die Zugverspätungen im Reiseverkehr bis zum 1. Juli 52 zu beseitigen. Insbesondere durch die Wahrung einer strengen Disziplin bei der Ausführung des Betriebsdienstes.

Aber Kollegen, das ist nicht nur eine Angelegenheit des Betriebsdienstes, sondern eine Frage der Ehre für alle Eisenbahner.

Diskutiert auf euren Dienststellen über die Beseitigung der Zugverspätungen, nutzt alle Möglichkeiten, übernimmt freiwillige Verpflichtungen und helfe mit, daß unsere demokratische Presse pünktlich an die Leser kommt, ihr tragt mit dazu bei, den Kampf um den Frieden siegreich zu beenden.

Schreibt uns, was ihr dazu tun wollt.

Werktätige aller Länder!

**Der Friede wird erhalten und gefestigt werden, wenn die Völker die Sache der Erhaltung
des Friedens in ihre Hände nehmen und den Frieden bis zum äußersten verteidigen!**

**Festigt die Einheit der Völker im Kampf für den Frieden, mehrt die Reihen der Friedens-
anhänger und schließt sie zusammen!**



THIS IS AN ENCLOSURE TO

SECRET**Mitteilungsblatt****Deutschen Reichsbahn****Eisenbahner!**

**Sorgt für die pünktliche Erfüllung
der Transportpläne!
Senkt den Kohlenverbrauch
und die Selbstkosten!**

Herausgeber: Deutsche Reichsbahn
Generaldirektion
Berlin W 8, Voßstraße 33

AUS DEM INHALT:

	Seite
1. Der Direktorfonds 1952	149
2. Die tschechoslowakischen Eisenbahner wenden mit Er- folg sowjetische Methoden an	151
3. Rangierer Voigt übernahm die Mamedow-Methode	151
4. Prachtvolle Arbeiter lernte ich kennen	153
5. Güterkursbuch der Deutschen Reichsbahn — Helfer unserer demokratischen Wirtschaft ..	154
6. Belohnte Wachsamkeit	154
7. Verfügungen und Bekannt- machungen	155

Nr. 10 Berlin, 7. Mai 1952 **Jahrg. III**

SECRET

HALTSVERZEICHNIS JUNGEN UND BEKANNTMACHUNGEN

zu Nr. 10 des Mitteilungsblattes der Deutschen Reichsbahn

I. Betrieb

		Seite			Seite
GdR	735	Benachrichtigung der Angehörigen	Schwerin	82	Berichtigungen zum AzFV der Rbd
		Verunglückter bei Unfällen			Schwerin, Abschnitt 21 (Sonderheft) ..
Cottbus	94	Überwachung des Betriebsdienstes auf	GdR	747	Vorbemerkung Teil A zum Buchfahr-
		Abzweigstellen und Haltepunkten zu			plan
		Bl und St V § 23 (2)			157
		155			155

II. Reiseverkehr

		Seite			Seite
GdR	736	Wagendienst	Schwerin	83	Verlust einer Fahrkarte zum Lebens-
Dresden	178	Geltungsdauer der Fahrausweise			mitteleinkauf
Magdeburg	131	Verlust von Freifahrausweisen		84	Verlust einer Jahresfahrkarte
		156			156

III. Güterverkehr

		Seite
Berlin	300	Verfolgung von Transportunregel-
		mäßigkeiten — Ausweise für die mit
		der Überwachung des Verkehrs-
		dienstes Beauftragten
		156

IV. Maschinentechnik

		Seite
GdR	737	Wärmeisolierung der Lokomotiven ..
		157

VI. Bau

		Seite
GdR	738	Bestätigung der Investitionsunter-
		lagen
		157
	739	Verhütung von Gleisverwerfungen ..
Magdeburg	132	Abtretung der Strecke Nienhagen bis
		Hakeborn einschl.
		158

VII. Sicherungs- und Fernmeldewesen

		Seite
Berlin	301	Sprechstellenverzeichnis der Rbd Ber-
		lin, Ausgabe 1952
		158
Halle	128	F.-Verbindung Altenburg—Borna
		158

IX./X. Materialbeschaffung, Einkauf

		Seite
Halle	129	Glühlampen
		159

XI. Finanzen und Betriebswirtschaft

		Seite
GdR	740	Behandlung zweifelhafter Forderungen
		159
	741	Dienstgutverkehr der Rawe
		159

XII. Arbeit und Lohn

		Seite
GdR	742	Freistellung zu Schulungs- und Aus-
		bildungszwecken
		159

XIII. Recht und Verwaltung

		Seite			Seite
Berlin	302	Auflösung der Bm Mittenwalde (Mark)	Dresden	180	Reichsbahn-Kleiderkasse Bezirk Dres-
		Nord als selbständige Dienststelle und			den, Auflösung des Postscheckkontos
		Veränderung der Bm-Unterhaltungs-			160
		bezirke Grünau, Königs Wusterhausen	Erfurt	181	Dienststellenorganisation
		und Halbe		117	Dienststellenorganisation; Bf Mente-
Dresden	179	Einrichtung einer Aufbauleitung in			roda
		Dresden			160
		160			

XIV. Soziales

		Seite
Magdeburg	133	Bahnärztlicher Dienst
		160

XV. Schulung

		Seite			Seite
GdR	743	Unterrichtsvergütung für nebenamt-	GdR	744	Ausbildung weiblicher Beschäftigter ..
		liche Lehrkräfte in Reichsbahnschulen			161
		mit Fachlehrgängen und sonstigen		745	Quartalsarbeitsplan
		Lehrgängen — Festlegung der Pflicht-			der Abteilungen XV
		stundenzahlen für hauptamtliche Lehr-			161
		er in Reichsbahnschulen mit Fach-			
		lehrgängen und für Wanderlehrer ...			
		161			

Fortsetzung siehe auf 3. Umschlagseite

Mitteilungsblatt der Deutschen Reichsbahn

Herausgeber: Deutsche Reichsbahn, General-
direktion Berlin W 8, Voßstraße 33 / Tel. 67 00 15
App. 31 219 und 31 904, nach Dienstschluß 25 038
Chefredaktion: Hans Mikisch, Pressestelle

Nr. 10

Berlin, den 7. Mai 1952

Jahrg. III

Der Direktorfonds 1952

Von Willy Rump f, Staatssekretär im Ministerium der Finanzen

Die Arbeiter und Angestellten in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben haben einen hervorragenden Anteil an der Erfüllung und Übererfüllung der Produktionspläne, die dem Aufbau unserer Friedenswirtschaft und damit der Verbesserung der Lebenslage der Bevölkerung dienen. Zum Zwecke ihrer besonderen Beteiligung an den wirtschaftlichen Erfolgen der volkseigenen Wirtschaft sind in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben durch Verordnung der Regierung Direktorfonds zu bilden. Die Mittel dieser Direktorfonds sind zur weiteren Verbesserung der kulturellen und sozialen Einrichtungen im Betrieb oder in der Verwaltung, zur Förderung der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung und zur Förderung und Entwicklung des Vorschlags- und Erfindungswesens zu verwenden. Die Bildung und richtige Verwendung dieser Fonds ist somit ein wichtiger Beitrag für weitere große Erfolge unserer volkseigenen Wirtschaft.

Die Verordnung der Regierung über den Direktorfonds in den Betrieben der volkseigenen Wirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik im Planjahr 1952 sieht die Bildung eines Fonds zur Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter und Angestellten (Fonds I) und eines Fonds für Rationalisierungs- und Erfindungswesen (Fonds II) vor.

Welche Möglichkeiten zur Bildung des Direktorfonds haben die volkseigenen Betriebe?

Bei Erfüllung der Pläne erfolgt eine Zuführung zum Direktorfonds in Höhe von vier Prozent der Lohn- und Gehaltssumme.

Bei überplanmäßiger Selbstkostensenkung erfolgt eine weitere Zuführung zum Direktorfonds in Höhe von 30 bzw. 45 Prozent der überplanmäßig erreichten Selbstkostensenkung wie im Vorjahr. Ebenso erfolgt wie im Vorjahr eine Zuführung zum Direktorfonds bei überplanmäßiger Einsparung von Umlaufmitteln.

Der Direktorfonds für die Planerfüllung

In einer Reihe von Betrieben, in denen Arbeiter, Aktivisten und Ingenieure wertvolle Verbesserungsvorschläge und Erfindungen gemacht haben, sind in ganz ungenügendem Maße Prämien gezahlt worden.

Aus dem Grunde ist das Amt für Erfindungs- und Patentwesen beauftragt worden, verbindliche Richtlinien auszuarbeiten, in denen festzulegen ist, wieviel Prozent der Einsparung aus Verbesserungsvorschlägen und Erfindungen als Prämien zu zahlen sind. Um die Prämierung dieser Verbesserungsvorschläge zu garantieren, wird ein Prozent der Lohn- und Gehaltssumme dem Fonds II zugeführt, und zwar unabhängig von der Planerfüllung in monatlichen Raten.

Dem Fonds zur Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter und Angestellten (Fonds I) werden 3 Prozent der Lohn- und Gehaltssumme monatlich zugeführt, wenn die Erfüllung des Produktionsplanes von der zuständigen Verwaltung bestätigt ist; bei Nichterfüllung des Produktionsplanes dürfen 1½ Prozent der Lohn- und Gehaltssumme zugeführt werden.

In Betrieben der Hauptverwaltung Steine und Erden und des Staatssekretariats für Nahrungs- und Genußmittelindustrie ist insofern eine andere Regelung getroffen, als 1½ Prozent der Lohn- und Gehaltssumme monatlich zugeführt werden, die restlichen 1½ Prozent nach Bestätigung des vierteljährlichen Kontrollberichts, wenn der Produktionsplan, der Plan der Selbstkostensenkung und der Gewinnplan erfüllt sind.

Sofern die volle Bedingung des Direktorfonds nicht erfolgen kann, weil die Betriebe ihren Plan nicht erfüllen konnten auf Grund von Schwierigkeiten, die nicht durch den Betrieb zu vertreten sind (Produktionsumstellung auf Anordnung des Ministers, Herabsetzung der Verkaufspreise, Erhöhung der Rohstoffpreise, Änderung in der Zusammensetzung der Hauptarten der Rohstoffe), kann auf Antrag des Betriebes der Fachminister die Bildung des Direktorfonds in voller Höhe genehmigen.

Der Direktorfonds für die Übererfüllung der Pläne

Wird im Betrieb eine außerplanmäßige Selbstkostensenkung durchgeführt, die den Gewinn des Betriebes erhöht, so fließen 30 Prozent der erreichten überplanmäßigen Selbstkostensenkung bzw. des überplanmäßigen Gewinns dem Direktorfonds zu. Soweit die Betriebe in der Musterprämientabelle A aufgeführt sind, beträgt die Höhe der Zuführungen an 45 Prozent.

Die Verbesserung des Produktionsprozesses, eine richtige Lagerhaltung und gut disponierter Einkauf ermöglichen große Einsparungen an Umlaufmitteln. 20 Prozent dieser Einsparungen werden dem Direktorfonds zugeführt.

Von diesen Zuführungen aus überplanmäßiger Selbstkostensenkung und Umlaufmittelsparung sind 75 Prozent für den Fonds zur Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter und Angestellten und 25 Prozent zur Auffüllung des Fonds für Rationalisierungs- und Erfindungswesen bestimmt.

Wofür kann der Direktorfonds verwendet werden?

Der Fonds zur Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter und Angestellten (Fonds I) dient zu 45 Prozent der Gewährung von Einzel- und Kollektivprämien an solche Betriebsangehörige, die hervorragende Einzel- und Kollektivleistungen vollbringen, die die Arbeitsproduktivität erhöhen, die Betriebsarbeit verbessern und die Voraussetzungen für die Übererfüllung der Betriebspläne schaffen.

Weitere 45 Prozent dienen der laufenden Unterhaltung aller kulturellen Einrichtungen des Betriebes, Maßnahmen zur Förderung der Jugend, besonderen Zuwendungen und Zuschüssen an Werkküchen, Kindergärten u. ä. sozialen Einrichtungen; Beihilfen für Erholungsreisen, während die restlichen 10 Prozent für den zusätzlichen Bau und Ausbau von Werkküchen, Klubräumen, Sportplätzen und anderen zusätzlichen Ausgestaltungen der kulturellen und sozialen Einrichtungen dienen sollen. Räume, Heizung, Energie und Wasser werden den Werkküchen vom Betrieb unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Für die Werkküchen ist ein Finanzierungsplan aufzustellen, aus dem evtl. Zuschüsse aus dem Direktorfonds festgelegt werden.

Der Fonds für Rationalisierungs- und Erfindungswesen (Fonds II) dient, wie bereits oben gesagt, der Prämierung von Erfindungen und Verbesserungsvorschlägen.

Außerdem sollen aus diesem Fonds die Ausgaben finanziert werden, die notwendig sind, um die Erfindungen und Verbesserungsvorschläge im Betrieb anwenden zu können (z. B. Modelle, Werkzeuge, Vorrichtungen, Versuche u. ä.).

Verantwortung für die Bildung und Verwendung des Direktorfonds

Für die richtige Errechnung des Direktorfonds, seine richtige Verwendung und Zahlungen aus dem Direktorfonds sind der Leiter des Betriebes und der Hauptbuchhalter verantwortlich. Über die Verwendung des Direktorfonds entscheidet der Leiter des Betriebes auf der Grundlage der Vorschläge des Kulturdirektors und der BGL. Die Errechnung des Direktorfonds für das ganze Planjahr erfolgt nach Abschluß und Bestätigung des Jahreskontrollberichtes. Die Leiter der Betriebe sind berechtigt, im Laufe des Planjahres bis zu 75 Prozent der dem Direktorfonds zugeführten Beträge vorab zu verbrauchen. Die restlichen Teile können durch den Direktor nach Bestätigung des Kontrollberichtes verausgabt werden. Diese Regelung gilt sowohl für die Reste des Jahres 1951 im Planjahr 1952 als auch für die Reste des Jahres 1952 im Jahre 1953.

Diese Bestimmungen über den Direktorfonds gelten nicht nur für die volkseigenen Produktionsbetriebe, sondern auch für alle anderen Betriebe der volkseigenen Wirtschaft.

Dagegen wird in den volkseigenen Banken, Versicherungsanstalten und Sparkassen sowie in den Verwaltungsstellen der volkseigenen Wirtschaft kein Direktorfonds, sondern ein Prämienfonds gebildet.

(Aus Presse-Information Nr. 120 II/a)

Die tschechoslowakischen Eisenbahner wenden mit Erfolg sowjetische Methoden an

Von Jaroslav Levy

Auf jedem Arbeitsgebiet können die sowjetischen Methoden mit Erfolg angewandt werden. Davon konnten sich auch die tschechoslowakischen Eisenbahner überzeugen. Sie hatten Gelegenheit festzustellen, daß man bei Auswertung der sowjetischen Erfahrungen bedeutend besser arbeiten kann. Das zeigt z. B. die Entfaltung der Fünfhunderter-Bewegung, die Anwendung der Katajew-Methode und der sogenannten „Garantiescheine“. Mit diesen Methoden können die Leistungen gesteigert und gleichzeitig Zeit und Arbeitskräfte eingespart werden. Das führt zu einer Verbesserung in der Qualität der Arbeit und kommt auch in höheren Löhnen zum Ausdruck.

Bei der neuen Methode der „Garantiescheine“ werden alle Belege für die Waggons von einem einzigen Eisenbahner ausgefertigt, die anderen Kollegen machen sich aus der Zusammenstellung lediglich noch Auszüge. Wichtig ist es jedoch, die Vorschrift zu beachten, daß der Zugführer persönlich für alle Angaben in den Zugbegleitpapieren verantwortlich ist. Da der Zugführer die Angaben jedoch nur aus der Zusammenstellung kennt, die nicht er, sondern ein anderer Kollege bearbeitet hat, muß eine Gewähr dafür geschaffen werden, daß die Grundarbeit auf das gewissenhafteste durchgeführt wurde. Diese Gewähr bietet der „Garantieschein“, der die sorgfältige Ausführung der Arbeit bestätigt und der die einzelnen Mitarbeiter zur persönlichen Verantwortung erzieht. Dieser „Garantieschein“ wird von allen, die an der Zusammenstellung des Zuges und an der Weiterleitung beteiligt sind, unterzeichnet. Auch der Rangiermeister, der das Verschieben der Waggons zu überwachen hat, unterschreibt diesen Schein, um damit zu bestätigen, daß das Rangieren der Waggons sorgfältig ausgeführt wurde. Ferner zeichnet der Kollege, der die Waggons kuppelt, den Schein ab — zum Zeichen dafür, daß die Kupplung einwandfrei ist und alle Schrauben angezogen sind. Der Schreiber haftet durch seine Unterschrift für das genaue Verzeichnis der Waggons, der Waggonaufseher für die Bremsprobe usw. Früher war bei der Ablösung der Gruppen nicht festzustellen, wer diese oder jene Arbeit am Zug vorgenommen hat, heute jedoch kann jeder Arbeitsgang genau verfolgt werden, da jeder Kollege nicht nur seine Arbeit, sondern auch die darauf verwendete Zeit auf dem „Garantieschein“ vermerkt. Die „Garantiescheine“, die im Jahre 1949 in der So-

wjetunion auf der Bahnstation Usjaky erstmalig zur Anwendung kamen, werden in der CSR jetzt von den Eisenbahnern in Ostrau und Pilsen mit Erfolg verwandt. Die Einführung der „Garantiescheine“ in Pilsen erfolgte auf Initiative des Kollektivs der Eisenbahner Jan Smádl, Karel Pokorný und des Bahnhofsvorstehers Hájek vom Gottwald-Bahnhof. Die in Ostrau gewonnenen Erfahrungen zeigten ihnen, wie wichtig es ist, die Belegschaft über die Vorteile der neuen Methode aufzuklären; denn die „Garantiescheine“ dürfen für die Angestellten nicht nur irgendein Stück Papier sein, zu dem sie keine Beziehungen haben. Als sich alle Kollegen von den Vorteilen der neuen Methode überzeugt hatten, erfolgte eine gründliche Schulung derjenigen Angestellten, die nach dieser Methode arbeiten sollten. Sie nahmen an theoretischen und praktischen Übungen teil, für deren gute Organisation sich die Betriebsarbeitsschule besondere Verdienste erworben hat. Heute verkehren auf der Strecke Pilsen—Prag—Vrsovice und Pilsen—Zatec fünf Züge mit „Garantiescheinen“.

Welche Änderung erfolgte nun in der Arbeit des Belegschaftspersonals durch die neue Methode? Früher wurden über die Zusammenstellung eines Güterzuges für einzelne Waggons entsprechend ihrem Bestimmungsort mehrere Belege angefertigt. Der Schreiber hatte die Waggonnummern einzeln zu vergleichen. Dann kam der Verlademeister, der die beladenen Waggons notierte und die Frachtscheine anbrachte. Zwei Stunden vor Abfahrt wurde der Zug vom Zugführer übernommen, der über alle diese Angaben als Beilage zu den Zugbegleitpapieren noch einmal eine Aufstellung anfertigte. So führte jeder Kollege die gleiche Arbeit nur für sein eigenes spezielles Gebiet durch.

Die Eisenbahner aus Pilsen haben ihre Erfahrungen mit der neuen sowjetischen Methode nicht für sich behalten, sie verbreiten diese in der ganzen Republik. Sie besuchen die Kollegen der anderen Rangierbahnhöfe und sprechen mit ihnen über ihre Arbeit. Sie informieren sie gründlich, fordern sie zur Nachahmung auf und setzen alles daran, um die Methode der „Garantiescheine“ zu verbreiten. So helfen sie, die erhöhten Aufgaben, die der Fünfjahrplan an das tschechoslowakische Transportwesen stellt, vorbildlich und termingemäß zu erfüllen.

Aus „Práce“ (Prag) vom 20. März 1952

Rangierer Voigt übernahm die Mamedow-Methode

23.59 Uhr im Bahnhof Riesa-Hafen. Mit Zug-Nr. 15 685 treffen 21 Waggons Umschlaggüter für die örtliche Industrie und den Elbhafen ein. Der Verantwortliche der Rangieraufsicht, Weise, überprüft die Wagengpapiere: 2 Waggons laufen zum Hobelwerk, 5 zur Station Ufer und 14 zum Nordkai, Brigadier Voigt und seine Rangierer beraten, welche Wagengruppe zuerst, welche zuletzt zugeführt werden muß. „Also Nordkai zuerst“, ruft Voigt der Rangieraufsicht die Entscheidung der Brigade zu, und wenige Minuten später rollt die Vierzehnergruppe ihrer Bestimmung entgegen.

Für den im Rangierdienst Unerfahrenen scheint hier nichts Außergewöhnliches vor sich zu gehen. Drei Wagengruppen sind im Bahnhof eingetroffen, werden nacheinander dem Empfänger zugeführt, und Bahnbedienungsplan und Erfahrung der Rangierer ent-

scheiden die Reihenfolge der Zugführung. Weit gefehlt — diese Rangierer des Bahnhofs Riesa-Hafen, deren ernsthafte Überlegungen wir gerade verfolgt haben, arbeiten nach dem mathematisch bewiesenen neuen Rangiersystem des sowjetischen Bahningenieurs Mamedow. Dieses System wirft nicht nur die bisherigen Bahnhofsbedienungspläne über den Haufen, sondern stellt auch die alten Theorien der „Rangierwissenschaft“ auf den Kopf.

Mehr Transportraum durch Senkung der Wagenstillstände

„Mamedow hat mathematisch berechnet“, erklärt uns Weise an Hand einiger Tabellen im trüben Licht der Gleisbeleuchtung, „in welcher Reihenfolge die einzelnen Wagengruppen richtig zugeführt werden

müssen, damit die Standzeiten der Waggonen auf das unbedingt nur erforderliche Maß begrenzt bleiben.“ Inzwischen hat die Brigade Voigt bereits die zweite Wagengruppe zum Hobelwerk befördert, und soeben verschwindet das rote Schlusslicht der letzten fünf Wagen zur Station Ufer in die Nacht. Über die Gleise hinweg kommt Voigt auf uns zu. Ob er früher in derselben Reihenfolge zugeführt hätte, fragen wir ihn. Voigt überlegt, es fällt ihm heute schon schwer, sich in den alten Zustand zurückzusetzen. „Nein“, sagt er schließlich langsam, „früher hätten wir mindestens eine und eine halbe Stunde Wagenstandzeit zugebuttert.“

Im Dienstzimmer des Bahnhofsvorstehers Birkhof werten wir das soeben Erlebte aus. Zum Nordkai beträgt die Bedienungszeit, das ist die Zeit der Zuführung der Wagen bis zur Rückkehr der Rangierlok in den Bahnhof, 30 Minuten, zum Hobelwerk 20 Minuten und zum Ufer 100 Minuten. „Werden die 14 Wagen zum Nordkai also zuerst befördert“, erläutert Birkhof, „müssen die zurückbleibenden 7 Wagen der beiden Restgruppen nur 7mal 30 oder 210 Wagenminuten warten. Würde Voigt, wie bisher üblich, die 2 Wagen zum Hobelwerk zuerst befördert haben, so wäre für die zurückbleibenden 19 Wagen schon eine Standzeit von 570 Wagenminuten herausgekommen. Und bei bevorzugter Beförderung der Ufergruppe hätten die restlichen 16 Wagen sogar ganze 1600 Wagenminuten warten müssen. Ihr seht also, daß es sich für uns Eisenbahner schon lohnt, die Mamedowschen Berechnungen anzustellen.“

Dem Beispiel der Rangierbrigade Voigt, die bereits seit Oktober vorigen Jahres nach der Mamedow-Methode arbeitet, folgten bald die Brigaden Hönicke und Hölz. Der Durchbruch der sowjetischen Rangiermethode kam jedoch erst am 11. Februar 1952 zustande. An diesem Tage wurden von acht einlaufenden Zügen sieben nach der Mamedow-Methode zugeführt. Dabei sparte die Brigade Voigt allein bei einem Zug 3770 Wagenminuten ein. Die Brigade Hönicke senkte die Wagenstillstände um 1415 Minuten. Das bedeutet die Freimachung noch nicht abzusehender Wagenreserven für die erhöhten Transportaufgaben des Fünfjahrplans.

Proteste der Neuerer vor tauben Ohren

Durch die neue Art zu arbeiten sind einige schwerwiegende Probleme spruchreif geworden. Um sie zu lösen, führen die Rangierer von Riesa-Hafen und den zum Amtsbereich Riesa gehörenden Bahnhöfen, die gleichfalls nach Mamedow arbeiten, einen erbitterten Kampf mit einer tief verwurzelten Bahnbürokratie. Da sind zunächst die starren Bahnhofsbedienungs- und Fahrpläne, die die Mamedow-Methode außerordentlich hemmen. Die Instrukteurbrigade Wenzel der Generaldirektion Reichsbahn, die in Riesa studieren sollte, was sich die Rangierer bereits in der Praxis an den Schuhsohlen abgelaufen hatten, bestand darauf, den zu den Akten gelegten Bahnhofsbedienungsplan in neuer Form auferstehen zu lassen. „Das ist der Bürotod für unsere Mamedow-Arbeit“, protestierte damals der Verdiente Eisenbahner Oelsner. „Wir müssen vielmehr freizügig bedienen und fahren können, sonst können wir niemals unsere Wagenstillstände beseitigen. Mit den Empfängern der Waggonen, wie mit dem Stahl- und Walzwerk Riesa, haben wir bereits bindende Absprache getroffen, damit die zugeführten Wagen auch sofort entladen und unsere Zeitgewinne durch Stillstände beim Empfänger nicht wieder aufgefressen werden.“

Der Protest blieb ungehört. Es nutzte auch nichts, daß die Riesaer Eisenbahner auf Initiative ihres Amtsvorstandes Günther Riedel im vergangenen Jahre den kühnen und geglückten Versuch unternahmen, nach sowjetischem Vorbild freizügig zu fahren, um auch im weiteren Arbeitsablauf die Zeiterfolge der Mamedow-Methode zu sichern. Sie beförderten unter anderem den um 5.50 Uhr in Nossen eintreffenden Güterzug nach Anwendung des Mamedow-Rangierens schon um 8.30 Uhr weiter, so daß er bereits um 9.30 Uhr in Döbeln eintraf. Nach dem Bedienungs- und Fahrplan hätte er erst um 12.40 Uhr in Nossen auslaufen können, um gegen 14 Uhr in Döbeln einzutreffen. Es ging also mit Mamedow und der zwangsläufigen Folge des freizügigen Fahrens ausgezeichnet, und die Stillstands- und Laufzeiten jedes einzelnen Waggonen dieses Zuges wurden um glatt viereinhalb Stunden verkürzt.

Generaldirektor Kramer ordnete jedoch an, ohne vorher mit den Riesaern zu diskutieren, diese Versuche sofort abzubrechen. Der Präsident der Rbd Dresden, Gottschalk, gab diese Anweisung kommentarlos weiter, obwohl er den Riesaern zunächst versprochen hatte, ihre Arbeit zu vertreten.

Daraufhin haben die Riesaer Aktivisten, die um die Zeiteinsparungen ihrer Mamedow-Arbeit besorgt sind als die Generaldirektion, wenigstens auf den Strecken im Umkreis von etwa 10 bis 15 Kilometer um Riesa einen sogenannten Sternverkehr eingeführt, der wieder nichts anderes bedeutet als freizügiges Fahren. Er bewährt sich ausgezeichnet. Doch weder die Rbd Dresden noch die Generaldirektion Berlin helfen dabei, diese Methode weiter auszubauen. Beide Dienststellen verschanzen sich dahinter, daß die Bahn erst einmal pünktlich fahren müsse, ehe sie beginnen könne, freizügig zu fahren. Im Prinzip durchaus richtig. Dieser Standpunkt berechtigt aber keineswegs, die Initiative der Riesaer Aktivisten zu unterbinden. Man sollte ihnen vielmehr helfen, ein Beispiel zu schaffen und durch Heranbildung geeigneter Kader schon jetzt und rechtzeitig den zweiten Schritt des freizügigen Fahrens vorzubereiten.

Alle Fragen prüfen und klären

Statt dessen wurden die Riesaer Neuerer von den übergeordneten Bahndienststellen nur immer kritisiert. Daran ändert auch nichts, daß Präsident Gottschalk am 14. Februar den Riesaern wohl oder übel für ihre unbestreitbaren Erfolge eine Anerkennung aussprechen mußte. „Der Herr Präsident“, heißt es in einem Aushang des Bahnhofs Riesa, „war erstaunt über die enorme Senkung der Stillstandszeit.“

Und noch etwas anderes ist in ursächlichem Zusammenhang mit der Freizügigkeit des Bedienen und Fahrens dringend reformbedürftig: das Lohnsystem der Rangierer. Hilft die IG Eisenbahn, insbesondere das Instrukteurkollektiv Schedwill des Zentralvorstandes, den Riesaern schon nicht in ihrem Kampf gegen die starren Pläne, so versagt die Gewerkschaft vollkommen bei der Neuordnung der Löhne. „Allein die Brigade Voigt erarbeitet der Bahn im Durchschnitt einen monatlichen Gewinn von 2400 DM durch die Mamedow-Methode und eine verbesserte Arbeitsorganisation“, erklärt uns der Rangierinstrukteur Reiß. „Durch die starren Bedienungs- und Fahrpläne aber werden drei Viertel dieses Gewinns wieder aufgefressen. Von dem Rest von 600 DM Einsparungen dürften der 15köpfigen Brigade 25 Prozent oder 150 DM im persönlichen Konto gutgeschrieben werden. Das sind je Mitglied der Brigade und je nach Leistung monatlich etwa 5 bis 20 DM. Daneben dürften wir jedoch die bisherige Rangierprämie von monatlich 40–50 DM je

**Es lebe die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik.
die Sachwalterin der nationalen Interessen des deutschen Volkes!**

Rangierer nicht weiter zahlen. Unsere Rangierer würden also bei besserer Arbeit nach fortschrittlichen Methoden noch Geld einbüßen, solange die starren Pläne die großen Erfolge ihrer Mamedow-Arbeit noch länger zu drei Vierteln verschlingen dürfen.“

Die Vertreter der Gewerkschaft, Schedwill vom Zentralvorstand, Meder und Goldammer vom Unterbezirk Riesa, die die Ausführungen des Instrukteurs Reiß auf einer Sitzung am 12. und 13. März über die Neuentwicklung von Rangiernormen und eines Rangierlohnes sehr wohlwollend zwar, aber mit tauben Ohren und im Grunde verständnislos anhörten, sind offenbar noch gar nicht zum Kern dieses Problems vorgedrungen. Dazu wäre in erster Linie er-

forderlich, daß sie sich einmal eingehend mit der Arbeit der Menschen befassen, die diese Lohnregelung betrifft. Dann würden auch sie mit Überzeugung die Auffassung der Mamedow-Aktivistinnen vertreten können. Der augenblickliche Zustand aber ist unhaltbar und bedarf einer baldigen, der Technologie der Bahn und der fortschrittlichen Arbeit der Rangierer entsprechenden Abänderung. Die Mamedow-Aktivistinnen von Riesa fordern daher, daß sich verantwortungsbewußte Vertreter der Generaldirektion, der Rbd Dresden und des Zentralvorstandes der IG Eisenbahn beschleunigt mit ihnen zusammensetzen und ernsthaft alle schwebenden Fragen prüfen und klären.

H. Langer

(Aus „Tägliche Rundschau“ Nr. 26/52)

Prachtvolle Arbeiter lernte ich kennen

Die Entwicklung neuer Kader im Raw „7. Oktober“

Kollege Herbert Warnke faßte seine Eindrücke vom Besuch des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes „7. Oktober“ in Zwickau mit den Worten zusammen: „Ich muß vor allem eins sagen, prachtvolle Arbeiter habe ich kennengelernt.“ Wie sehen diese Menschen im Raw „7. Oktober“ aus, die die Baumeister des neuen Lebens in unserer Republik sind?

Da ist z. B. die Kollegin Ursel Bormann. 1945 war sie Hilfsarbeiterin im Werk. Kollegin Bormann konnte sich als Dreherin qualifizieren, wurde als Aktivistin ausgezeichnet und ist jetzt durch die Förderung der BGL als Arbeitsaufnehmerin im Raw „7. Oktober“ tätig. Ursels Meinung zu ihrer eigenen Entwicklung? „Unter den früheren gesellschaftlichen Verhältnissen wäre meine Entwicklung als Frau nicht möglich gewesen.“

Kollege Lothar Dietze konnte sich vom Dreher bis zum Meister entwickeln. Durch seine ausgezeichneten fachlichen Leistungen fand er die Anerkennung seiner Kollegen. Im Kollektivvertrag hatte er sich verpflichtet, einen ungelerten Arbeiter zum Facharbeiter zu qualifizieren. Diese Verpflichtung hat er erfüllt. Jetzt soll er selbst Ingenieur werden. Leider hat er noch nicht das genügende Vertrauen zu seiner eigenen Kraft. Die Gewerkschaftsfunktionäre seiner Abteilung sind aber überzeugt, daß es ihm mit ihrer Hilfe gelingen wird, seine Minderwertigkeitskomplexe — zu denen er gar keine Veranlassung hat — zu überwinden.

Ingenieur Amenda hilft Obermeister Härtel

Wie die Vertreter unserer technischen Intelligenz im Raw „7. Oktober“ bemüht sind, ständig neue Kräfte aus der Arbeiterschaft zu entwickeln, beweist der Ingenieur Amenda mit seiner persönlichen Verpflichtung im Kollektivvertrag, den Obermeister Härtel zum Ingenieur zu qualifizieren. Kollege Härtel wird Ingenieur werden durch ein intensives Selbststudium, bei dem ihm Kollege Amenda die entscheidende Hilfe geben wird. — Bereits nach zwei Jahren Lehrzeit konnte Ruth Weber ihre Lehre als technische Zeichnerin mit dem Lehrzeugnis „gut“ beenden. Jetzt bereitet sie sich für ihr Tätigkeit als Lehrgeselle vor. Kollegin Weber arbeitet aktiv in der Freien Deutschen Jugend und will jetzt die Jugendschule und später eine Schule der Demokratischen Sportbewegung besuchen, um einmal Sportlehrerin werden zu können.

Sie ist Neubürgerin und lebt mit ihren Eltern zusammen immer noch in sehr schlechten Wohnverhältnissen. Ihre Wohnung hat keinen elektrischen Lichtanschluß, so daß an den langen Winterabenden ihr Selbststudium in der elterlichen Wohnung stark behindert wird. Die BGL des Raw „7. Oktober“ hat Schritte eingeleitet, um die Wohnverhältnisse der Kollegin Weber zu verbessern.

Ein Aktivist berichtet

Der Aktivist des Zwei- und Fünfjahrplans, Oberwerkmeister Kühnert, berichtete, wie er durch seine per-

sönliche Verpflichtung im Kollektivvertrag, Nachwuchsschweißer in einem neuen Kupferlötschweißverfahren auszubilden, durch die Aktivistenschule am Arbeitsplatz erfüllen konnte. Unter den zehn Arbeitern, die in der Brigade der ausgezeichneten Qualität des Oberwerkmeisters Kühnert ihr fachliches Wissen erweiterten, konnten sich drei Kollegen vom ungelerten zum Facharbeiter qualifizieren. Aber nicht nur die genannten Kollegen haben sich qualifiziert oder anderen Kollegen in ihrer fachlichen Entwicklung geholfen.

Durch die Selbstverpflichtungen im Betriebskollektivvertrag im Jahre 1951 war es im Raw „7. Oktober“ möglich, 120 Kolleginnen und Kollegen, die als Ungelernte tätig waren, als gelernte Arbeiter einzusetzen. Vom angelernten zum gelernten Arbeiter wurden 174 Kollegen entwickelt. 50 Werkstätige konnten für weitere verantwortliche Funktionen qualifiziert werden. Davon wurden allein 28 Kolleginnen als Meisterinnen, Buchhalterinnen oder Zeichnerinnen eingesetzt.

Mit solchen prächtigen Menschen war es möglich, alle Schwierigkeiten zu überwinden, und der Werkleiter konnte deshalb mit Stolz in der letzten Sitzung des Gewerkschaftsaktivs von der Erfüllung des Plans im 1. Quartal berichten.

Solche Menschen sind in allen Betrieben vorhanden

Das Gewerkschaftsaktiv muß es verstehen, die Aktivität der Werkstätigen zu wecken. Wie sieht das Gewerkschaftsaktiv im Raw „7. Oktober“ aus? Dem Gewerkschaftsaktiv des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes gehören 608 Funktionäre an, von denen 520 parteilose Kollegen sind. Dieses Gewerkschaftsaktiv wird von der Betriebsgewerkschaftsleitung mit ihrem Vorsitzenden, Kurt Meier, geleitet.

Kollege Meier war in sowjetischer Kriegsgefangenschaft und konnte in dieser Zeit sehr viel von den sowjetischen Freunden für seine jetzige Tätigkeit lernen. Nach seiner Rückkehr begann er im Werk als Entroster und wurde am 13. Oktober 1949 nach Einführung einer neuen Arbeitsmethode sowie nach einer Normerhöhung als Aktivist ausgezeichnet. In der Gewerkschaftsarbeit begann er als Vertrauensmann, leitete die Kommission für Kulturarbeit und besitzt jetzt als Vorsitzender der Betriebsgewerkschaftsleitung das Vertrauen aller Kollegen des Betriebes.

Kollege Meier wies besonders darauf hin, daß alle Meister des Werkes die Erzählung des sowjetischen Autors A. Pantijelew „Die erste Woche“ gelesen haben. Aus diesem Buch konnten die Meister wertvolle Anregungen für ihre Tätigkeit entnehmen.

Aber nicht nur die Meister, sondern alle Gewerkschaftsfunktionäre sollten die genannte sowjetische Erzählung lesen, denn sie gibt uns neue Kraft für die Erfüllung des Fünfjahrplans und zeigt, wie die wissenschaftlichen Grundsätze für die Kaderpolitik, die uns unser großer Lehrmeister Stalin auf dem XVIII. Parteitag der KPdSU (B) lehrte, in den Betrieben verwirklicht werden müssen.

Es wird nicht kommandiert, sondern überzeugt

Was für eine gute Überzeugungsarbeit durch die Funktionäre des Raw „7. Oktober“ geleistet wird und wie man gerade in diesem Betrieb parteilose Werktätige für eine aktive gesellschaftliche Tätigkeit gewinnt, zeigt die Entwicklung des Kollegen Arno Brückner.

Noch vor einem Jahr wollte Kollege Brückner mit der Gewerkschaftsarbeit nichts zu tun haben. Heute ging Kollege Brückner die Verpflichtung ein, sich bis zum 1. Mai als Zirkelleiter für die Betriebsabendschule zu qualifizieren. Entscheidend für seine Entwicklung waren die ständige Überzeugungsarbeit des Gewerkschaftsaktivs, der Besuch der Betriebsabendschule und nicht zuletzt die Eindrücke, die er von den Weltfestspielen der Jugend und Studenten in Berlin bekam.

Der Gewerkschaftsgruppen-Organisator Erwin Dieckhoff lehrt alle Gewerkschaftsfunktionäre, wie notwendig es ist, seine persönliche Entwicklung selbst zu planen. Kollege Dieckhoff will sich durch den Besuch der technischen Abendschule fachlich qualifizieren mit dem Ziel, 1955 als Maschinenbautechniker arbeiten zu können.

Der Kaderentwicklungs- und Schulbeschickungsplan der Kaderkommissionen der Abteilungs-Gewerkschaftsleitungen und der BGL sieht eine weitere planmäßige und systematische Qualifizierung der Mitglieder des Gewerkschaftsaktivs vor. Die Mitglieder und Funktionäre unserer Gewerkschaften sollen nicht nur wissen, wieviel neue Werke gebaut werden und um wieviel wir unseren Lebensstandard durch die Steigerung der Arbeitsproduktivität bis zum Ende des Fünfjahrplans erhöht haben werden, sondern sie sollen ihr Wissen ständig erweitern, damit sie noch bessere Arbeit für unser großes Friedenswerk leisten können.

Manfred Müller

Mitarbeiter des Bundesvorstandes

(Aus Tribune Nr. 21/52)

Güterkursbuch der Deutschen Reichsbahn — Helfer unserer demokratischen Wirtschaft

Mit der Einführung des Sommerfahrplans 1952 am 18. Mai wird von der Deutschen Reichsbahn auch ein Güterkursbuch für die Deutsche Demokratische Republik herausgegeben. Mit diesem Güterkursbuch beseitigt die Deutsche Reichsbahn für einen großen Teil der Wagenladungen die Anonymität der Beförderung.

Während bisher unsere Großbetriebe, MAS, VEG, DHZ und DIA von dem Zeitpunkt der Übergabe ihrer Wagenladungen an die Reichsbahn nicht bestimmt wußten, wann der betreffende Wagen auf dem Bestimmungsbahnhof ankommen wird, ist ihnen jetzt die Möglichkeit gegeben, den Wagen zu einem bestimmten Zuge aufzugeben und vorher an Hand des Kursbuches den Tag und die Stunde seines Eintreffens auf dem Bestimmungsbahnhof festzustellen.

Was bedeutet das? Das bedeutet, daß die Deutsche Reichsbahn mit diesem Kursbuch vor der Wirtschaft unserer Republik ihre Beförderungsmöglichkeiten für Fracht- und Eilgutwagenladungen offen darlegt und ihr die Möglichkeit gibt, den Beförderungsverlauf zu kontrollieren. Wir wissen, daß es in einigen Fällen noch vorkommen wird, daß die Beförderungszeiten nicht ganz auf die Stunde eingehalten werden, jedoch ist hier eine Kontrolle durch die Wirtschaft möglich, so daß festgestellt werden kann, wo die Mängel liegen und was zu ihrer Abstellung getan werden muß. Von der Wirtschaft muß erwartet werden, daß sie die vorhandenen Beförderungsmöglichkeiten ausnutzt und durch eine planmäßige und gleichbleibende Verladung die Erfüllung des Transportplanes der Reichsbahn unterstützt.

Die im Güterkursbuch enthaltenen Züge müssen als Grundlage für die Vertragsabschlüsse auf dem Gebiet der Transportleistungsverträge dienen. Die Reichsbahndirektionen haben hierdurch eine gute Grundlage zur Koordinierung und Lenkung der Verladung.

Wer sich mit dem Inhalt des Güterkursbuches beschäftigt, wird über die Vielfalt der Beförderungsmöglichkeiten erstaunt sein. Außer den Streckenfahrplänen für die wichtigsten Haupt- und Nebenstrecken der Deutschen Reichsbahn enthält das Güterkursbuch Verbindungen nach den wichtigsten europäischen Ländern, mit denen wir Handel treiben bzw. deren Transitverkehr durch die Deutsche Demokratische Republik läuft.

Das Güterkursbuch ist mit einer genauen Übersichtskarte der DDR ausgestattet, enthält die Leitungswege der großen Knotenbahnhöfe und gestattet in kürzester Frist das Heraussuchen der günstigsten und schnellsten Beförderungsmöglichkeiten für Wagenladungen aller Art.

In einem besonderen Teil sind die Eilgutzugverbindungen enthalten, die besonders schnelle Beförderungsmöglichkeiten für leichtverderbliche Güter und hochwertige Eilgutfrachten darstellen. Es ist zu hoffen, daß unsere Handelsorgane in einem weit stärkerem Maße als bisher von der Möglichkeit der Eilgutbeförderung in Wagenladungen Gebrauch machen. Gerade zum Sommer bieten die günstigen Eilgutzüge von der deutschen Ostseeküste nach Mitteleuropa, Thüringen und Sachsen hervorragende Möglichkeiten für die Fischtransporte mit frischen Seefischen. An die VEAB ist die dringende Mahnung zu richten, sich mit der Viehverladung an den Nebenstrecken so einzurichten, daß sie rechtzeitig an den wichtigen Knotenbahnhöfen auf die Eilgutzüge übergehen können und damit eine gleichbleibende Beförderung des Viehs erfolgen kann.

Beim genauen Studium des erscheinenden Güterkursbuches werden viele Stellen unserer Wirtschaft und des Handels erkennen, welche wertvolle Hilfe ihnen die Deutsche Reichsbahn damit in die Hand gegeben hat.

Durch die Gegenkontrolle der Wirtschaft wird es möglich werden, Schwierigkeiten im Transportablauf auf der Eisenbahn noch besser und schneller als bisher zu erkennen und sofort Maßnahmen zu ihrer Beseitigung zu ergreifen.

Mit der Herausgabe des Güterkursbuches hat die Deutsche Reichsbahn einen großen Schritt in der Entwicklung unserer Eisenbahnbeförderungsübersichten getan.

Wenn das Güterkursbuch in der Zukunft seine Aufgabe als Helfer unserer demokratischen Wirtschaft und seines Handels erfüllt, so ist diese Tatsache eine gleichzeitige Anerkennung für die Arbeit unserer Eisenbahner, welche die Voraussetzungen geschaffen haben, und für die, die an der Herausgabe und Bearbeitung des Güterkursbuches beteiligt waren.

Hoffen wir, daß unsere volkseigene Wirtschaft und der Handel von diesem Güterkursbuch einen regen Gebrauch machen werden.

Gez. H. Lange, GdR

Belohnte Wachsamkeit

Durch die Wachsamkeit des Koll. Feller, Bf Chemnitz Hbf, und durch seine weitere Mitarbeit gelang es der Transportpolizei, einen gewerbsmäßigen Schieber festzunehmen. Damit konnte einem Saboteur unseres wirtschaftlichen Aufbaues das Handwerk gelegt werden.

Außerdem verhinderten die Koll. Ludwig und Schiller die Verschiebung von 60 Paar Damenstrümpfen, die in einem Reisegepäckstück eingenäht waren.

Diesen drei Kollegen wurde der Dank für ihre gute Wachsamkeit ausgesprochen und ihnen Geldprämien überreicht.

Dieses Beispiel zeigt, daß durch Wachsamkeit und gute Zusammenarbeit aller Eisenbahner mit den Kollegen der Deutschen Volkspolizei den Schiebern, Saboteuren und anderen Rechtsbrechern der Boden für ihr verbrecherisches Treiben entzogen werden kann.

Damit werden wir die Erfolge unserer Friedenswirtschaft sichern und unsere antifaschistisch-demokratische Ordnung stärken.

VK Göpel

VERFUGUNGEN UND BEKANNTMACHUNGEN

I. Betrieb

GdR 735

Betr.: Benachrichtigung der Angehörigen Verunglückter bei Unfällen

Bei einem Kindersonderzug stürzte durch die Unachtsamkeit des Begleitpersonals ein Kind aus dem fahrenden Zuge und wurde verletzt. Von der Unfallmeldestelle Pasewalk wurden die Eltern des Kindes fernschriftlich verständigt. Hierzu wurde der Wortlaut nach Anlage 5 der BuVo gewählt. Es wurde nicht hervorgehoben, daß es sich um einen persönlichen Unfall handelte. Dadurch konnte beim Empfänger der Eindruck entstehen, daß ein größerer Unfall mit dem Sonderzug eingetreten sei. Unter der Bevölkerung entstand eine begreifliche Unruhe und Aufregung, zumal noch mehrere Kinder aus dem gleichen Ort den Sonderzug benutzten.



Derartige Gerüchte sind dem Gegner unserer antifaschistisch-demokratischen Ordnung eine willkommene Gelegenheit zu seiner Zersetzungsarbeit.

Die Ursache für das Zustandekommen dieses Gerüchtes ist die formale Abfassung des Fernschreibens durch den Bf Pasewalk, in dem keine näheren Einzelheiten angegeben waren und aus dem auch nicht zum Ausdruck kam, daß es sich um einen persönlichen Unfall handelte. In künftigen Fällen sind die Fernschreiben zur Verständigung der Angehörigen Verunglückter so abzufassen, daß derartige Mißverständnisse nicht wieder eintreten können.

GdR 12 B 24 Bu v. 21. 4. 52

gez. Herrmann

Cottbus 94

Betr.: Überwachung des Betriebsdienstes auf Abzweigen, Blockstellen und Haltepunkten — zu Bf und St V § 23 (2) —

Die personelle Betreuung der Beschäftigten sowie die Überwachung des Betriebsdienstes des Hp Zeischa wird ab sofort dem Bf Bad Liebenwerda übertragen.

Im M Bl Nr. 15/1951 ist in der Verf Cottbus 73 bei Hp Zeischa „Elsterwerda-Biehla“ zu streichen und dafür „Bad Liebenwerda“ zu setzen.

(11 B 1 Bavf v. 9. 4. 52/452)

Schwerin 82

Berichtigungen zum AzFV der Rbd Schwerin, Abschnitt 21 (Sonderheft)

Strecke 1 (Lübeck)—Herrnburg—Güstrow—(Neubrandenburg) nachtragen: unter a) (Lübeck Hbf)—Herrnburg—(Neubrandenburg)

Spalte 2: 1

„ 3: Bad Kleinen A
„ 4: 59,8
„ 5: 60,0
„ 6: 0,2
„ 7: 500
„ 8: u Uh
„ 9: 80 f. Dampfzug
90 f. Triebwg

unter b) (Neubrandenburg)—Herrnburg

Spalte 2: 5

„ 3: Bad Kleinen E
„ 4: 60,0
„ 5: 59,8
„ 6: 0,2
„ 7: 500
„ 8: u Uh
„ 9: 80 f. Dampfzug
90 f. Triebwg

In Spalte 2 sind die bisherigen Nummern 1, 2 und 3 zu ändern in 2, 3 und 4

Strecke 3 Ludwigslust—Schwerin—Bad Kleinen—Wismar nachtragen: unter a) Ludwigslust—Wismar

Spalte 2: 6

„ 3: Bad Kleinen E
„ 4: 82,3
„ 5: 82,4
„ 6: 0,1
„ 7: 500
„ 8: u Uh
„ 9: 40

Spalte 2: 7

„ 3: Bad Kleinen A
„ 4: 83,3
„ 5: 83,5
„ 6: 0,2
„ 7: 500
„ 8: u Uh
„ 9: 75 f. Dampfzug
85 f. Triebwg

unter b) Wismar—Ludwigslust

Spalte 2: 1

„ 3: Bad Kleinen E
„ 4: 83,5
„ 5: 83,3
„ 6: 0,2
„ 7: 500
„ 8: u Uh
„ 9: 75 f. Dampfzug
85 f. Triebwg

Spalte 2: 2

„ 3: Bad Kleinen A
„ 4: 82,4
„ 5: 82,3
„ 6: 0,1
„ 7: 500
„ 8: u Uh
„ 9: 40

Zu ändern sind in der Spalte unter Ludwigslust—Wismar die bisherigen

Nummern 2 in 3 (Krebsförden wird 2),
3 in 4, 4 (Sw Gbf A) in 5 und Wismar E 5 in 8;
unter Wismar—Ludwigslust die bisherigen Nummern 1 bis 4 in 3 bis 6.

11 B 4 Bavfa v. 29. 3. 52/489

gez. Hansen

II. Reiseverkehr

Betr.: Wagendienst

GdR 736

Beim RIC-Verband sind Beschwerden über das Fehlen von Wasser für die Wascheinrichtungen und zur Spülung der Aborte, insbesondere in den internationalen Kurswagen, eingegangen. Die Grenz- und Unterwegsbahnhöfe sind nach RIC § 42 Ziff. 4 und 7 verpflichtet, die Wasserbehälter in den Wagen mit Wasser zu füllen und gefüllte Wasserkannen in den Aborten und Waschräumen aufzustellen.

(22 R 11 Bip 22/52 v. 18. 4. 52)

Geltungsdauer der Fahrausweise **Dresden 178**

Im Verkehr innerhalb der Strecken

Bautzen—Hoyerswerda,
Bautzen—Weißenberg (Sachs)—Löbau (Sachs),
Görlitz—Weißenberg (Sachs) und
Löbau (Sachs)—Großpostwitz

gelten die Fahrausweise nach der ABest 13 zur allg. ABest 10 zu § 11 EVO im DPT II ab 1. Juni 1952 nur noch am Lösungstag. Ausgenommen hiervon sind Sonntagsrückfahrkarten, Schichtarbeiterrückfahrkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Ferienkarten. Fahrtunterbrechung ist außer mit Sonntagsrückfahrkarten, Schichtarbeiterrückfahrkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Ferienkarten nicht gestattet. Schalteranschläge anbringen. Zugbegleitpersonal verständigen.

(23 R 19 Tp II v. 7. 4. 52/1520)

Magdeburg 131

Betr.: Verlust von Freifahrausweisen

Nachstehend aufgeführte Fahrausweise sind in Verlust geraten und werden hiernit für ungültig erklärt:

Unpersönliche Fahrkarte Nr. 44 980, gültig bis 31. Dezember 1952 für einen Beschäftigten der AS 0 des Sfw Magdeburg, Geltungsbereich: Amtsbezirk Stendal mit Anschl. Magdeburg und Wittenberge.

Unpersönliche Fahrkarte Nr. 44 706, gültig bis 31. Dezember 1952 für einen Beschäftigten der AS 03 des Sfw Magdeburg, Geltungsbereich: Marienborn—Magdeburg, Eilsleben—Haldensleben.

Ausweis zur frachtfreien Beförderung eines Fahrrades Nr. 50 672, gültig bis 31. Dezember 1952, Geltungsbereich: Marienborn—Magdeburg—Eilsleben—Haldensleben.
Gebührenfreie Monatskarte Nr. 1532, gültig für die Jungheiferin Inge Baer von der Ga Oschersleben, Geltungsbereich: Oschersleben/B—Halberstadt.

Fahrkarte zum Schulbesuch Nr. 6865, ausgestellt für Marianne Bärtling vom Rba Magdeburg, Strecke: Genthin—Burg.

Fahrkarte zum Schulbesuch Nr. 6903, ausgestellt für die Tochter Helga des Rangierleiters Heinrich Rademacher vom Bahnhof Marienborn, Strecke: Eilsleben—Seehausen, Krs. Wanzl.

Familienheimfahrkarte Nr. 38 643, ausgestellt für den Rangierer Kurt Stände vom Bahnhof Magdeburg-Hbf, Strecke: Magdeburg-Hbf—Möckern.

Familienheimfahrkarte Nr. 38 356, ausgestellt für den Kfz-Schlosserlehrling Werner Schlagemilch vom Bww Mg-Hbf, Strecke: Magdeburg nach Schwanebeck über Halberstadt.

Gebührenfreie Monatskarte Nr. 1548, ausgestellt für den Kfz-Schlosserlehrling Arno Herrlich vom Bww Magdeburg-Hbf, Strecke: Magdeburg-Hbf—Mg-Sudenburg.

Bei Vorzeigen der Freifahrausweise sind diese einzuziehen und mit den Personalien der Vorzeiger an die Rbd Magdeburg — R 7 — einzusenden.

(23 R 7 Af vom 2. 4. 1952/1103)

gez. Knappe

Schwerin 83

Verlust einer Fahrkarte zum Lebensmitteleinkauf

Die Fahrkarte Nr. 26 974, gültig bis 31. 12. 52, ausgestellt für Kurt Hinze, Bm Grabow, ist in Verlust geraten.

Bei Vorzeigen der Karte ist sie einzuziehen und an die Abt. II R 4 einzusenden. Personalien des Vorzeigers sind festzustellen.

(21 R 4 Af v. 12. 3. 52/F 1288)

gez. Oldenburg

Verlust einer Jahresfahrkarte

Schwerin 84

Folgende Fahrkarte ist in Verlust geraten und wird hiernit für ungültig erklärt:

B IIa Fahrkarte Nr. 30 190, gültig bis 31. 12. 52 für die Strecken des Rba-Bezirks Rostock und Wismar-Bad Kleinen-Güstrow, ausgestellt für den Tel.-Mech. Johannes Ciesla, Sfm Rostock.

Bei Vorzeigen der Karte ist sie einzuziehen und an die Abt. II der Rbd Schwerin (R 4) einzusenden. Die Personalien des Vorzeigers sind festzustellen.

(21 R 4 Af v. 20. 3. 52/1388)

gez. Oldenburg

III. Güterverkehr

Berlin 300

Betr.: Verfolgung von Transportunregelmäßigkeiten — Ausweise für die mit der Überwachung des Verkehrsdienstes Beauftragten

Nach der Verfügung des Herrn Generaldirektors — Gd (34) Vwbu 378/51 v. 28. 9. 51 — und den „Vorläufigen Richtlinien über die Behandlung von Unregelmäßigkeiten im Güter-, Gepäck- und Expreßgutverkehr“ sind die Aufgaben der Rb-Beschäftigten und die der Volkspolizelangehörigen (Transport) genau abgegrenzt worden. Hiernach obliegt der Transportpolizei die Verfolgung aller Transportunregelmäßigkeiten bei Verdacht einer strafbaren Handlung.

Um aber den noch immer vorkommenden Diebstählen vorzubeugen und außerdem auch diejenigen Fälle weiter verfolgen zu können, die der Rb durch die Transportpolizei zur weiteren Bearbeitung überlassen blieben, ist der Einsatz der z. Z. mit Verfügung O/E I 15 Rf 1288 v. 20. 8. 48 mit der Überwachung des Verkehrsdienstes besonders Beauftragten weiterhin erforderlich. Diese Kontrollberechtigten erhalten weiterhin die bereits in den Vorjahren ausgegebenen Sonderausweise.

Die Ausgabe der Ausweise wird jedoch auf folgende Beschäftigte begrenzt:

1. Abt. II u. III, deren Dezernenten und Betriebskontrollen. Ferner Betriebskontrollen und Sachbearbeiter für Transportunregelmäßigkeiten.

2. Bei den Rbä:

Die Leiter der Verkehrsabteilungen, Verkehrskontrollen, Kassenprüfer, Wanderlehrer für den Personen- und Güterverkehr und die Sachbearbeiter für Transportunregelmäßigkeiten.

Die erforderlichen Ausweise sind sofort unter gleichzeitiger Einziehung der bisher im Besitz der einzelnen befindlichen bei der Rbd Bln, Abt. III — AA G 63 — anzufordern. Hierzu sind folgende Angaben erforderlich: Name und Vorname, Beschäftigungsart, Dienststelle und Dienstausweisnummer des Betreffenden.

Die für das Jahr 1951 ausgegebenen bisherigen Ausweise verlieren mit Ausgabe der neuen Ausweise ihre Gültigkeit und sind einzuziehen.

(Pr [34] G 63 Vwbu 5/52/25 128)

gez. I. V. Freitag

Deutsche in West und Ost! Kämpft für den beschleunigten Abschluß eines Friedensvertrages, der die freie Entfaltung der deutschen Friedenswirtschaft sichert!

IV. Maschinentechnik

GdR 737

Betr.: Wärmeisolierung der Lokomotiven

Im vergangenen Jahr sind die Rbd wiederholt darauf aufmerksam gemacht worden, daß der wärmetechnische Zustand der Lokomotiven unzureichend ist. Auf Grund der Sommerbesichtigung des Lokparks wurden mit Verfügung IV — 42 Bl 2113/51 — vom 10. 10. 51 konkrete Maßnahmen zur Gesundung des Lokparks ge-



geben, die auch Pläne für eine vollständige Isolierung der Lok enthielten. Obwohl die Rbd zu Beginn dieses Jahres eine nahezu 100prozentige Erfüllung dieser Pläne bezüglich Isolierung meldeten, ist bei kürzlich durchgeführten Kontrollen festgestellt worden, daß die Isolierung der Lok noch völlig ungenügend ist. Die Zylinderdeckel, auf die der kalte Luftstrom während der Fahrt trifft, findet man nur selten isoliert. Dasselbe gilt für die Deckel der Schieberkästen. Sogar völlig freiliegende, blanke Dampfeinströmröhre wurden vorgefunden. Die Maschinenabdampfleitung zum Vorwärmer sowie das Speisepumpenabdampfrohr, Lichtmaschinen- und Luftpumpenabdampfrohr zum Vorwärmer waren in der Regel nicht isoliert. Ähnliches gilt für die Frischdampfleitungen zu Strahlpumpe, Luftpumpe, Lichtmaschine und Hilfsbläser. Bei den Heizleitungen fand man gewöhnlich nur noch Reste von Isolierungen.

Als Beispiel für schlechte Isolierung und mangelndes Interesse der Verantwortlichen werden nachstehende Lokomotiven genannt:

1. Lok-Nr. 17 1119 — Berlin Osb —
2. 01 084 — Mgd Hbf —
3. 03 270 — Leipzig West —
4. 74 966 — Tg —
5. 41 283 — Stralsund —
6. 03 128 — Wittenberge —
7. 03 242 — Halle P —
8. 01 165 — Mgd Hbf —
9. 38 2370 — Fak —
10. 01 205 — Erfurt P —

Da eine gute Isolierung außerordentlich dazu beiträgt, Kohle zu ersparen, andererseits längst kein Grund mehr besteht, den schlechten Isolationszustand mit Mangel an Isolierstoffen zu begründen, wird ab 25. 4. d. J. jeder Bw-Dienststellenleiter und M-Abteilungsleiter der Ämter zur Verantwortung gezogen, wenn Lok seines Bereiches mit schlecht isolierten Rohrleitungen angetroffen werden.

(IV — 48 3175/52 v. 23. 4. 52/31 340)

gez. Richter

Noch Abt. I Betrieb

GdR 747

Betr.: Vorbemerkung Teil A zum Buchfahrplan

Die Vorbemerkungen Teil A zum Buchfahrplan werden mit Einführung des Sommerfahrplans geändert. Die Neufassung erscheint zunächst als Sondermitteilungsblatt für Unterrichtszwecke. Das Personal hat sich mit der Neufassung eingehend vertraut zu machen. Der Sonderdruck 408 51 ist mit Beginn des Sommerfahrplans (18. 5. 52) wegzulegen.

Die Vorbemerkungen Teil A sind als Anlage 2 in die überarbeiteten FV aufgenommen.

(12—2 Bafv 138 v. 5. 5. 52 / 31 264)

gez. Herrmann

Achtung! Die Neufassung der Vorbemerkungen Teil A zum Buchfahrplan wird in der Anlage A zu Nr. 9 des Mitteilungsblattes veröffentlicht und unverzüglich, im Anschluß an das vorliegende Heft, den Dienststellen zur Verteilung zugeleitet.

Die Redaktion.

Unsere Losung im Planjahr 1952:

**Besser, schneller
und
rentabler transportieren**

VI. Bau

GdR 738

Betr.: Bestätigung der Investitionsunterlagen

Durch die mit Verfg. 82.2. — 1095/52 vom 6. 3. 1952 bekanntgegebene Änderung der Zuständigkeit für die Bestätigung der Entwurfsunterlagen wird das bisherige, den Rbd en mit Verfg. 66.1 Ia 446/52 vom 8. 1. 1952

übersandte Formblatt hinfällig und ist daher ab sofort durch das den Rbd en übersandte neue Bestätigungs-Formblatt zu ersetzen.

Erläuternd wird nachstehende Übersicht für die Behandlung und Unterzeichnung der Entwurfsunterlagen mit dem Ersuchen bekanntgegeben, in Zukunft hier- nach zu verfahren.

	Vorhaben bis einschl. 500 000 DM Wertumfang	Vorhaben von 500 000 DM bis einschl. 1 Mill. DM Wertumfang	Vorhaben über 1 Mill. DM Wertumfang
Für die Aufstellung verantwortlich	Rbd, federführender Fachdezernent	Rbd, federführender Fachdezernent	Rbd, Fachabteilungs- leiter (VI bzw. IV oder VII)
Geprüft und zur Bestätigung vorgeschlagen	Entfällt f. Vorhaben, die durch d. Präs. be- stät. werd. bzw. Rbd, Fachabteilungsleiter (VI bzw. IV od. VII)	Rbd, Fachabteilungs- leiter (VI bzw. IV oder VII)	GdR, Fachabteilungs- leiter (VI bzw. IV oder VII)
Nach den bestätigten Planunterlagen geprüft und die Übereinstimmung mit dem Volkswirtschaftsplan 1952 fest- gestellt	Rbd, Abteilung VIII	GdR, Abteilung VIII	GdR, Abteilung VIII
Genehmigt	Rbd, Fachabteilungs- leiter (VI bzw. IV od. VII) bzw. GdR, Fach- abteilungsleiter (VI bzw. IV od. VII)	GdR, Fachabteilungs- leiter (VI bzw. IV oder VII)	Der Generaldirektor
Bestätigt	Rbd, Der Präsident, bzw. GdR, Abteilungs- leiter VIII	Der Generaldirektor	Der Minister für Verkehr

Vorhaben bis einschl. 500 000 DM Wertumfang, die aus-
nahmsweise nicht durch die Herren Präsidenten, son-
dern durch den Herrn Abteilungsleiter VIII der GdR
bestätigt werden sollen, werden von Fall zu Fall durch
besondere Verfügung bekanntgegeben.
In diesem Zusammenhang wird nochmals darauf hin-
gewiesen, daß der für die Aufstellung des Entwurfs

Verantwortliche mit seiner Unterschrift zugleich die
Richtigkeit der auf der Rückseite des Bestätigungs-
blattes geforderten Angaben zu bescheinigen hat.
Die Abteilung VIII hat mitgewirkt.

(GdR 66 I—Ia 446/52 v. 1. 4. 52 / 64 972)

gez.: v. Neet z o w

GdR 739

Betr.: Verhütung von Gleisverwerfungen

Bei Eintritt wärmerer Jahreszeit sind Gleisverwer-
fungen nicht ausgeschlossen. Wir weisen daher noch-
mals auf die im Abschnitt IV, Punkt 22, Seite 27 der
Oberbauvorschrift (Obv 820) hierüber gegebenen Be-
stimmungen zur genauen Beachtung hin.

Die Bmen sorgen dafür, daß die Schienenfüße des
Langschienenoberbaues ausreichend und die Gleise an
heißen Tagen ordnungsgemäß verfüllt und alle Haken-
schrauben fest sind. Sollte für einzelne Strecken-
abschnitte die Befürchtung bestehen, daß Verwerfun-
gen eintreten können, so sind die betreffenden Stellen
besonders zu überwachen.

Die Rbä, in deren Bezirk Gleiserneuerungen oder
-auswechselungen ausgeführt werden, legen die Um-
baupausen möglichst in die frühen Tagesstunden, da-

mit bis zum Eintritt der großen Wärme die Gleise
wieder ordnungsmäßig verfüllt und die Hakenschrau-
ben fest sind.

(GdR 67 Iou/52 v. 21. 4. 52 / 64 592)

gez. i. V.: Kühnemann

Magdeburg 132

Betr.: Abtretung der Strecke Nienhagen bis Hakeborn einschl.

Die Strecke Nienhagen—Hakeborn einschl. wird wegen
der besseren Dienstaufsicht dem Rb-Amt Halberstadt
zugeteilt. Die Unterhaltung obliegt weiterhin der Bm
Schneidlingen. Am 1. 5. 1952 übergibt das Rb-Amt
Aschersleben vorgenannten Streckenabschnitt dem Rb-
Amt Halberstadt.

Karten und Pläne sind handschriftlich zu ändern.

(Pr [VI] 61/62 Bau 1 Ogde v. 31. 3. 52) gez. L u h n

VII. Sicherungs- und Fernmeldewesen

Berlin 301

Betr.: Sprechstellenverzeichnis der Rbd Berlin

Ausgabe 1952

Teil I Seite 12 füge ein

Jüterbog Kennzahl 823, Postruf-
nummer Jüterbog 271, 278

Teil IV Seite 4 Nba Bln 3 Vorstand Ruf 22 341,
streiche 29 341

Seite 52 Brückenmeisterei
füge hinzu

DV-Wohnung Ruf 23 678

TAN, AV u. BGL Ruf 23 673

Technisches Büro Ruf 22 608

Lohnbüro Ruf 23 402

Meisterbüro Ruf 23 645

Pförtner Ruf 23 758

DVV Ruf 25 454, Streiche 22 115

Teil VII Seite 100 Bf Bln — Schönholz
Ga Ruf 43 552, streiche 42 190
Stellwerk SnL

Ruf 42 190, streiche 43 552

Seite 106 Bf Bln — Tegel — Hafen

Ga Ruf 46 380, streiche 42 264

Fdl Ruf 46 380, streiche 42 264

Seite 122 Bf Wustermark

füge hinzu

Stellwerk Awb Ruf 840/378

Stellwerk Awn Ruf 840/379

(72 SF 38 Sfbv (3) v. 21. 4. 52 / 25 113) gez. B o n n k e

Betr.: F.-Verbindung Altenburg—Borna Halle 128

Die MK-Verbindung Altenburg—Borna ist fertiggestellt.
Borna ist von Altenburg mit der Nr. 730 und Altenburg
ist von Borna mit der Nr. 70 zu rufen.
(72 Sf 32 v. 19. 4. 52 / 15 67)

IX./X. Materialbeschaffung, Einkauf

Betr.: Glühlampen

Halle 129

Neue Glühlampen werden durch die Amtslager in Halle, Leipzig, Wittenberg und Falkenberg ausgegeben. Die Dienststellen liefern die ausgebrannten Glühlam-

pen und Leuchtstoffröhren (Niederspannung) an die Amtslager zurück. Dabei sind Lampen, die innerhalb des ersten Monats durchgebrannt sind, zwecks Reklamation als solche zu bezeichnen.
(92 Mv 15 Stv v. 25. 3. 52/458)

XI. Finanzen und Betriebswirtschaft

GdR 740

Betr.: Behandlung zweifelhafter Forderungen

Zur einheitlichen Behandlung zweifelhafter Forderungen ist vom Ministerium der Finanzen unterm 6. 2. 52 die Anweisung 44/1952 erlassen worden, die in Abänderung der bisher maßgeblichen Bestimmungen folgendes bestimmt:

1. Sobald ein volkseigener Betrieb eine Forderung in seinem Rechnungswesen als zweifelhaft behandelt, ist er **verpflichtet, den gerichtlichen Einzug zu betreiben**. Bei rechtzeitiger und ordnungsgemäßer Durchführung der Eintreibung von Forderungen können Verluste durch Forderungsausfälle weitgehend vermieden werden. Für den ordnungsgemäßen Einzug der Forderungen ist der **Hauptbuchhalter verantwortlich**.

2. Der Betrieb hat in erster Linie dafür zu sorgen, daß ein vollstreckbarer Titel (Zahlungsbefehl, Urteil) erlangt wird. Die Zuständigkeiten für den Gerichtsstand ergeben sich aus der Zivilprozeßordnung. Zu welchem Zeitpunkt das Gerichtsverfahren zu beginnen ist, richtet sich nach sachgemäßer Prüfung des Forderungsanspruchs durch den Betrieb. Dabei spielt die Bonität der Schuldner, schon bisher vorliegende Säumigkeit oder das Nichteingehen auf Mahnungen — die Zahl richtet sich nach dem Einzelfall, wobei oftmals schon nach einer Mahnung das Gerichtsverfahren in Betracht kommt — eine Rolle. **Auch bei nach dem Westen flüchtigen Schuldnern ist der vollstreckbare Titel zu erwirken.**

Die Zwangsvollstreckung kann durch Vollstreckung in das bewegliche und in das unbewegliche Vermögen (Grundstücke) erfolgen. Die Vollstreckung in das bewegliche Vermögen erfolgt durch Sachpfändung oder Pfändung von Ansprüchen, die dem Schuldner gegen Dritte zustehen. Bei diesen Ansprüchen kann es sich um Zahlungsansprüche oder um Ansprüche handeln, die auf Herausgabe einer Sache gerichtet sind. Im letzteren Falle ist nach erwirkter Herausgabe die Versteigerung dieser Sache zu betreiben. Die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen erfolgt durch Zwangsversteigerung oder Zwangsverwaltung. Die Vorschriften finden sich einmal in der Zivilprozeßordnung, zum anderen in dem Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung.

Das Verfahren ist bis zur Ableistung des Offenbarungseides des Schuldners durchzuführen.

3. Der Betrieb darf Forderungsverluste erst dann zu Lasten des Kontos 2174 „Verluste aus Forderungen“ buchen, wenn er fruchtlos gepfändet hat und der Offenbarungseid geleistet ist. Bei nach dem Westen flüchtigen Schuldnern ist die Buchung erst möglich, wenn ein rechtskräftiger Titel erwirkt und dieser Titel der Deutschen Notenbank gemäß § 8 des Gesetzes zur Regelung des innerdeutschen Zahlungsverkehrs vom 15. 12. 50 (GBL S. 1202) übergeben ist.

4. Nach erfolgloser Zwangsvollstreckung und Ableistung des Offenbarungseides müssen die volkseigenen Betriebe, unbeschadet der inzwischen erfolgten Ausbuchung der Forderungen, in regelmäßigen Zeitabständen von höchstens drei Monaten bei den Gerichtsvollziehern nachfragen, ob sie auf Grund ihrer dienstlichen Erfahrungen zur Zeit eine Vollstreckung gegen den betreffenden Schuldner für aussichtsreich halten. Gegebenenfalls muß in regelmäßigen größeren Zeitabständen der Vollstreckungsauftrag wiederholt werden.

(GdR 111.1 — 1313/52 v. 22. 4. 52/31 776) gez. Thiede

Betr.: Dienstgutverkehr der Rawe

GdR 741

Von mehreren Rawen erhalten wir Kenntnis, daß ihnen Stundungsrechnungen der Güterabfertigungen über den Dienstgutverkehr vorliegen, für die keine Belastung durch die Generaldirektion erfolgte. Die Rawe konnten seitens der Generaldirektion nicht belastet werden, weil die Abschriften der Stundungsrechnungen nicht entsprechend den ergangenen Weisungen der Generaldirektion übersandt worden sind.

Wir verweisen deshalb erneut auf die „Verkehrsdienstlichen Mitteilungen“ vom 20. 7. 51, Seite 70, vorletzter Absatz, nach denen von den Güterkassen Abschriften der Stundungsrechnungen über den Dienstgutverkehr mit den Rawen spätestens bis 5. jeden Monats zwecks zentraler Abrechnung unmittelbar an die Generaldirektion, Abteilung XI, unter Einschreiben einzusenden sind.

Sollten bei den Rawen Stundungsrechnungen für Dienstgutverkehr eingehen und seitens der Generaldirektion nicht die entsprechenden Belastungen erfolgt sein, so haben die Finanzabteilungen der Rawe die Abteilung XI der Generaldirektion zu unterrichten.

(114 — F 26 — 1253/52 v. 17. 4. 52/31 713)

gez. i. A. Thiede

XII. Arbeit und Lohn

GdR 742

Betr.: Freistellung zu Schulungs- und Ausbildungszwecken

Nach der Anordnung über Freistellung zu Schulungs- und Ausbildungszwecken — Beschluß der ehem. DWK vom 19. 11. 48 — S. 295/48 — sind Teilnehmer an Tagungen, Schulungs- und Ausbildungskursen o. ä. Lehrgängen und Einrichtungen demokratischer Organisationen, VE-Betriebe oder Verwaltungen für die Dauer der Veranstaltung unter Fortzahlung des Lohnes von der Arbeit freizustellen, sofern der Freizustellende einen Auftrag oder eine Aufforderung zur Teilnahme an dem betreffenden Lehrgang erhalten hat.

Bei Anwendung und Durchführung dieser Anordnung hatten sich Zweifel ergeben, ob und unter welchen Voraussetzungen Beschäftigte der Deutschen Reichsbahn im Falle der Teilnahme an beruflichen Fortbildungslehrgängen (z. B. an Abendoberschullehrgängen) mit bzw. ohne Lohn für die Dauer solcher Lehrgänge freizustellen sind. Das Ministerium für Arbeit hatte auf entsprechenden Antrag der GdR diese Zweifel im Einvernehmen mit dem Bundesvorstand des FDGB behoben und unter dem 5. 1. 51 entschieden, daß keine Freistellung entsprechend der vorstehenden Anordnung erfolgen darf, wenn Arbeiter oder Angestellte aus eigener Initiative zur weiteren beruflichen Fortbildung an besonderen Lehrgängen teilnehmen (vgl. Verfg 123/311/63/51 — vom 19. 1. 51).

Aus gegebener Veranlassung wird darauf hingewiesen, daß eine eigene Initiative in diesem Sinne nicht vorliegt, wenn die Lehrgangsteilnehmer vom Veranstalter oder vom Betrieb eine Aufforderung bzw. Einberufung zu dem betreffenden Lehrgang erhalten haben. Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen sind auch Teilnehmer an beruflichen Fortbildungslehrgängen stets nach den Richtlinien der DWK zur Anordnung vom 19. 11. 48 — bekanntgegeben durch Verfügungen 123-A 25/311/1583/50 — vom 8. 8. 50 und 123/303/2226/50 — vom 27. 12. 50 — von der Arbeit freizustellen soweit die Lehrgänge oder die von der Schulleitung bescheinigten Vorbereitungszeiten für die Abschlußprüfungen während

der Arbeitszeit durchgeführt werden müssen. Das gleiche gilt, wenn unter Zustimmung der Betriebsleitung bzw. der BGL Beschäftigte zur Teilnahme an derartigen Lehrgängen delegiert werden oder mit Zustimmung dieser Instanzen an solchen Lehrgängen teilnehmen.

Wir ersuchen, hiernach zu verfahren.

Alle früheren Anweisungen und Verfügungen gelten insoweit als aufgehoben, als sie der vorstehenden Regelung widersprechen.

(GdR 123/311/333/52 v. 15. 4. 52 / 31 578)

gez. Hartmann

XIII. Recht und Verwaltung

Berlin 302

Betr.: Auflösung der Bm Mittenwalde (Mark) Nord als selbständige Dienststelle und Veränderung der Bm-Unterhaltungsbezirke Grünau, Königs Wusterhausen und Halbe

Mit Wirkung vom 1. 5. 52 wird die Bm Mittenwalde (Mark) Nord als selbständige Dienststelle aufgelöst. Der Bezirk der Bm Mittenwalde (Mark) Nord wird daher wie folgt aufgeteilt:

Der Bm Grünau wird zugeteilt:

Strecke Schönefeld—Mittenwalde (Mark) Nord bis km 18,0 (nur Bahnkörper),

Der Bm Königs Wusterhausen werden zugeteilt:

Strecke Königs Wusterhausen—Töpchin

Strecke Schönefeld—Zossen von km 1,8 bis 16,77 von km 18,0 bis 31,355

Strecke Nottebrücke—Mittenwalde (Mark) Ost— Spitzkehren Vbg Schöneicherplan—Mittenwalde (Mark) Ost. Außerdem wird mit Wirkung vom 1. 5. 52 die Bm-Grenze zwischen den Bm Königs Wusterhausen und Halbe auf der Strecke Berlin—Cottbus von km 34,97 nach km 33,25 verlegt.

(134 V 31 Ogs/Ogu v. 1. 4. 52 / 25 024) gez. Jonas

Dresden 179

Betr.: Einrichtung einer Aufbauleitung in Dresden

Zur Durchführung des Bauvorhabens „Hochschule für Verkehrswesen“ ist eine Aufbauleitung errichtet worden, die dem Reichsbahn-Neubauamt Dresden angegliedert ist.

Firma: Deutsche Reichsbahn
Reichsbahn-Neubauamt Dresden
Aufbauleitung Hochschule für Verkehrswesen
Postanschrift: Dresden A 27, Einsteinstraße 12

Bestimmungsbf für Dienstbriefsendungen: Dresden Hbf
Fernruf: Basa Dresden 25 24 und 25 27.

(134 V 20 Og v. 19. 4. 52 / 352)

Dresden 180

Betr.: Reichsbahn-Kleiderkasse Bezirk Dresden, Auflösung des Postscheckkontos

Mit dem 30. 4. 52 wird das Postscheckkonto 48 63 Dresden der Reichsbahn-Kleiderkasse Bezirk Dresden aufgelöst. Zahlungen an die Reichsbahnkleiderkasse Bezirk Dresden sind künftig auf das Konto 120 19 bei der Eisenbahnverkehrskasse Zweigstelle Dresden zu leisten.

Vom 1. 5. 52 an haben sämtliche Bezirks-Kleiderkassen kein Postscheckkonto mehr.

(134 V 20 Aa v. 29. 3. 52 / 352)

Betr.: Dienststellenorganisation Dresden 181

Der Bf Sayda ist ab 1. 4. 52 dem Bf Mulda (Sachsen) unterstellt worden.

(134 V 20 Ogs v. 28. 3. 52 / 352)

Erfurt 117

Betr.: Dienststellenorganisation; Bf Menteroda

Der bisher dem Bf Ebeleben unterstellte Bf Menteroda (Thür.) ist mit Wirkung vom 1. 4. 52 an zu einer selbständigen Dienststelle erklärt worden.

(Rbd Erfurt 134 V 20 Ogs v. 7. 4. 52 / 434) gez. Lewin

**Die Mitnahme
von leicht entzündbarem oder
explosionsfähigem Handgepäck
in Reisewagen ist verboten und
wird strafrechtlich verfolgt!**



XIV. Soziales

Betr.: Bahnärztlicher Dienst

Magdeburg 133

Der praktische Arzt Dr. med. Werner John ist von der GdR als hauptamtlicher Oberbahnarzt für die Rbd Magdeburg bestätigt. Die Arbeitsräume befinden sich z. Zt. im Gebäude des Rbd Magdeburg, Editharing 41, Zimmer 5 u. 6.

Sprechstunden: Dienstag, Mittwoch und Freitag von 10.00 Uhr bis 13.00 Uhr. Zur Ausführung von Untersuchungen oder bei sonstigen Konsultationen ist vorherige Anmeldung erwünscht unter Ruf 5544. Wohnung: Magdeburg, Umlandstraße 7, Basa 317. Allen Stellen zur Kenntnis und Beachtung.

(141 — K 1 — Uao v. 9. 4. 1952/31)

Becka

'XV. Schulung**GdR 743**

Betr.: Unterrichtsvergütung für nebenamtliche Lehrkräfte in Reichsbahnschulen mit Fachlehrgängen und sonstigen Lehrgängen — Festlegung der Pflichtstundenzahlen für hauptamtliche Lehrer in Reichsbahnschulen mit Fachlehrgängen und für Wanderlehrer

Die Bezahlung der Unterrichtsvergütungen für nebenamtliche Lehrkräfte wird in den Reichsbahndirektionsbezirken sehr unterschiedlich vorgenommen. Für Schulen mit Fachlehrgängen wurde auf dem Wege der Verordnung diese Frage bisher nicht geregelt. Sie wird jedoch demnächst erwartet. Durch die Bildung der zentralen Schulverwaltung und damit der nötig werdenden einheitlichen Verbrauchsnormen macht sich auch die vorläufige einheitliche Regelung der Unterrichtsvergütung für nebenamtliche Lehrkräfte notwendig.

Hierzu wird mit Wirkung ab 1.4.1952 bis auf weiteres folgendes angeordnet:

1. Die nebenamtlichen Lehrkräfte erhalten bei Erteilung von Unterricht
 - a) in Lehrgängen, die das Niveau des A-Dienstes zum Ziele haben oder die die Arbeitskräfte des höheren und A-Dienstes qualifizieren (zentrale Kaderlehrgänge, Lehrgang für den internationalen Dienst, zentrale TAN-Lehrgänge) pro Std. 7,50 DM
 - b) in allen übrigen Qualifizierungslehrgängen in Reichsbahnschulen mit Fachlehrgängen mit B-Dienstniveau und in Lehrgängen für B-Dienstangewandte pro Std. 5,— DM
 - c) in allen sonstigen Qualifizierungslehrgängen an Reichsbahnschulen und Externatslehrgängen sowie in den technischen Abendschulen pro Std. 4,— DM
 - d) Gastdozenten, die vom Ministerium für Volksbildung gestellt werden und an unseren Lehrausbilderschulen und in sonstigen pädagogischen Lehrgängen unterrichten, erhalten gemäß der Verordnung zur vorläufigen Regelung der Vergütung für Lehrer an allgemeinbildenden Schulen in der DDR, Gesetzblatt 51/59 und MBl. 51/35 Unterrichtsvergütung nach Gruppe 2 pro Std. 7,— DM
 - e) mit Angehörigen der technischen oder wissenschaftlichen Intelligenz, die wissenschaftliche Vorlesungen in unseren Reichsbahnschulen mit Fachlehrgängen halten, können entsprechend ihrer Qualifikation Sonderhonorare in jedem Einzelfalle vereinbart werden (in Anlehnung an die Verordnung vom 12.7.1951, Gesetzblatt 51/677). Die Entscheidung hierüber obliegt der Abteilung Schulung und Berufsausbildung der Generaldirektion Reichsbahn.
2. Die Pflichtstundenzahl für die hauptamtlichen Lehrkräfte in den Schulen mit Fachlehrgängen wird in Anlehnung an die Verordnung zur vorläufigen Regelung der Vergütungen für Lehrer an allgemeinbildenden Schulen in der DDR, Gesetzblatt 51/49 und MBl. 51/35 (Karteibuch des Schulrechts D 3/1, 1/1 § 5) wie folgt festgelegt:
 - a) für alle hauptamtlichen Lehrer an Schulen mit Fachlehrgängen und für die Wanderlehrer der Deutschen Reichsbahn auf 25 Stunden pro Woche

- b) für Vertreter des Schulleiters an Schulen mit Fachlehrgängen mit über 40 Internatsplätzen 18 Stunden pro Woche
- c) für Vertreter des Schulleiters an Schulen mit Fachlehrgängen mit über 70 Internatsplätzen und für Leiter besonderer Lehrgänge, die neben dem Schulleiter eingesetzt werden 15 Stunden pro Woche
- d) für Schulleiter an Schulen mit weniger als 70 Internatsplätzen und für Vertreter des Schulleiters an Schulen mit mehr als 100 Internatsplätzen 12 Stunden pro Woche
- e) für Schulleiter an Schulen mit Fachlehrgängen mit mehr als 70 Internatsplätzen 6 Stunden pro Woche

Wo infolge der gleichzeitigen Durchführung mehrere Lehrgänge in den Reichsbahnschulen die hauptamtlichen Lehrkräfte zeitweilig wöchentlich mehr als 25 Stunden zu leisten haben, ist ein Ausgleich in den folgenden 14 Tagen zu schaffen oder es sind rechtzeitig geeignete nebenamtliche Lehrkräfte einzusetzen. Die vorstehende Regelung der Vergütung für die neben-

**KAMPF DEN
ZUGVERSÄTUNGEN!**

amtlichen Lehrkräfte und der Festlegung der Pflichtstundenzahl gilt bis zum Erlass einer dementsprechenden Verordnung durch die Regierung der DDR oder anderer von der Hauptabteilung für Fachschulwesen beim Staatssekretariat für Hochschulwesen erlassenen Vorschriften.

(GdR 151.2/2553/52 v. 18.4.52 / 31 451)

Tarruhn

GdR 744

Betr.: Ausbildung weiblicher Beschäftigter

Wir weisen nochmals auf einen Vorschlag eines Beschäftigten der Reichsbahndirektion Magdeburg hin, wonach zur besseren Anleitung und Qualifizierung der weiblichen Beschäftigten die Besichtigung und Erläuterung von Betriebsanlagen unter Führung eines qualifizierten Eisenbahners besonders erfolgversprechend sind.

Diese Führungen finden außerhalb der Arbeitszeit auf freiwilliger Grundlage statt und sollten als Selbstverpflichtung in die Betriebskollektivverträge aufgenommen werden. Sie sind geeignet, das Interesse aller bei der Reichsbahn beschäftigten Frauen für die verschiedenen Dienstzweige und Arbeitsgebiete zu wecken und ihre weitere planmäßige Förderung durch Ausbildung, Schulung usw. zu ermöglichen.

(GdR 151.1/2038/52 v. 26.3.52 / 31 451) gez. Tarruhn

GdR 745

Betr.: Quartalsarbeitsplan der Abteilungen XV

Zur besseren Auswertung bitten wir den Quartalsarbeitsplan nach dem bisherigen Muster in folgender Reihenfolge aufzustellen:

1. Aufgaben der nichttechnischen Schulung
2. Aufgaben der technischen Schulung
3. Aufgaben der Berufsausbildung.

(GdR 151.1/2510/52 v. 18.4.52 / 31 451)

Tarruhn

Gegen Wiedererrichtung des deutschen Militarismus!

Für nationale Streitkräfte des demokratischen Deutschland!

XVI. Personal'

GdR 746

Folgende Dienstaussweise wurden für ungültig erklärt:

- Nr. 0 183 029 gültig bis 1. 2. 53, ausgestellt v. Raw Meiningen für Siegfried Hütter.
- Nr. 0 218 977 gültig bis 16. 9. 53, ausgestellt v. Raw „Einheit“ Leipzig für Werner Baranowski.
- Nr. 0 219 527 gültig bis 6. 1. 54, ausgestellt v. Raw „Einheit“ Leipzig für Wilhelm Hertel.
- Nr. 0 219 081 gültig bis 18. 9. 53, ausgestellt v. Raw „Einheit“ Leipzig für Werner Döge.
- Nr. 0 130 282 gültig bis 6. 2. 53, ausgestellt v. Raw „Einheit“ Leipzig für Günter Froese.
- Nr. 165 193 gültig bis 21. 1. 53, ausgestellt v. Raw Eberswalde für Dieter Mitscherling.
- Nr. 0 219 170 gültig bis 16. 9. 53, ausgestellt v. Raw „Einheit“ Leipzig für Erwin Siede.
- Nr. 0 096 584 gültig bis 10. 11. 52, ausgestellt v. Raw Potsdam für Hans Reimann.
- Nr. 0 298 689 gültig bis 25. 10. 53, ausgestellt v. Raw Potsdam für Ursula Stelter.
- Nr. 170 951 gültig bis 5. 6. 53, ausgestellt v. Raw Eberswalde für Günter Masuch.
- Nr. 0 039 524 gültig bis 22. 11. 52, ausgestellt v. Raw Halle für Franz Ernst.
- Nr. 64 624 gültig bis 24. 4. 53, ausgestellt v. Bww Rga für Anna Jencke.
- Nr. 243 731 gültig bis 10. 1. 54, ausgestellt v. Bf Ahb für Fritz Mayhold.
- Nr. 0 295 362 gültig bis 13. 12. 53, ausgestellt v. Bf Steglitz für Brigitte Schröder.
- Nr. 0 297 413 gültig bis 18. 10. 53, ausgestellt v. Raw Tempelhof für Günter Schulz.
- Nr. 0 176 556 gültig bis 31. 12. 52, ausgestellt v. Rba 7 für Paul Freudiger.
- Nr. 911 210 gültig bis 16. 5. 53, ausgestellt v. Sm Yorckstr. für Otto Kaldune.
- Nr. 0 237 671 gültig bis 20. 5. 53, ausgestellt v. Sfw Berlin für Günter Michalik.
- Nr. 0 103 889 gültig bis 27. 5. 53, ausgestellt v. Raw Tempelhof für Paul Günther.
- Nr. 22 832 gültig bis 14. 6. 53, ausgestellt v. Bm Potsdam für Fritz Stage.
- Nr. 0 175 121 gültig bis 6. 5. 53, ausgestellt v. Bw Leb für Richard Hamann.
- Nr. 0 173 714 gültig bis 27. 4. 53, ausgestellt v. Bf Hermsdorf für Ursula Zischke.
- Nr. 917 488 gültig bis 8. 1. 53, ausgestellt v. Ga Sw für Herbert Noebe.
- Nr. 081 953 gültig bis 18. 9. 52, ausgestellt v. Raw Tempelhof für Horst Mania.
- Nr. 919 226 gültig bis 31. 12. 52, ausgestellt v. Bf Nordbf für Erwin Rzepka.
- Nr. 81 652 gültig bis 14. 6. 52, ausgestellt v. Raw Tempelhof für Richard Hertel.
- Nr. 172 012 gültig bis 30. 4. 53, ausgestellt v. S-Bw Wannsee für Lutz Bernecker.
- Nr. 0 107 922 gültig bis 25. 4. 53, ausgestellt v. Bf Wildpark für Frieda Kaizerkowski.
- Nr. 0 087 120 gültig bis 1. 4. 52, ausgestellt v. Rba 6 für Siegfried Mosler.
- Nr. 422 629 gültig bis 10. 12. 53, ausgestellt v. Rbd Bln für Agnes Müller.
- Nr. 0 066 978 gültig bis 1. 9. 52, ausgestellt v. Bf Grünau für Christel Gehrke.
- Nr. 68 235 gültig bis 31. 12. 52, ausgestellt v. Nba 1 für Käthe Haupt.
- Nr. 278 932 gültig bis 29. 6. 53, ausgestellt v. Rba 3 für Gertrud Palka.
- Nr. 0 178 420 gültig bis 30. 4. 53, ausgestellt v. Rba 3 für Erich Lehmann.
- Nr. 0 101 817 gültig bis 10. 7. 53, ausgestellt v. Bf Ostgbf für Ursula Lorenz.
- Nr. 070 543 gültig bis 19. 4. 53, ausgestellt v. Bf Ostgbf für Horst Ihlenfeld.
- Nr. 2 374 431 gültig bis 30. 4. 53, ausgestellt v. Bf Nordbf für Otto Eggert.
- Nr. 0 106 979 gültig bis 15. 5. 53, ausgestellt v. Sfw Berlin für Lotte Bornschein.
- Nr. 423 013 gültig bis 30. 4. 53, ausgestellt v. Rba 3 für Fritz Behnke.
- Nr. 007 930 gültig bis 30. 3. 52, ausgestellt v. Bw Ostbf für Gerhard Brandt.
- Nr. 0 099 165 gültig bis 16. 10. 52, ausgestellt v. Bw Basdorf für Helga Hanne.
- Nr. 0 099 172 gültig bis 1. 10. 52, ausgestellt v. Bw Basdorf für Ernst Wiezorrek.
- Nr. 0 094 164 gültig bis 31. 5. 53, ausgestellt v. Ga Ostbf für Gisela Kotzan.
- Nr. 023 707 gültig bis 22. 10. 52, ausgestellt v. Bf Zoo für Ernst Hagemoser.
- Nr. 095 959 gültig bis 26. 4. 53, ausgestellt v. Oberbaustofflager Köpenick für Karl Eschricht.
- Nr. 0 071 740 gültig bis 15. 1. 53, ausgestellt v. Bf Altglienicke für Gerhard Homann.
- Nr. 247 580 gültig bis 26. 7. 53, ausgestellt v. Sfw Berlin für Karl-Heinz Donko.
- Nr. 0 173 529 gültig bis 30. 4. 53, ausgestellt v. Rba 6 für Frieda Balla.
- Nr. 187 287 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Hbf Rostock für Lieselotte Schumacher.
- Nr. 187 291 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Hbf Rostock für Alois Schupka.
- Nr. 304 560 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Hbf Rostock für Karl Schlünz.
- Nr. 304 625 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Hbf Rostock für Horst Dücker.
- Nr. 461 519 gültig bis 28. 3. 53, ausgestellt v. Hbf Rostock für Alfons Sundermann.
- Nr. 143 348 gültig bis 29. 2. 53, ausgestellt v. Bf Rostock-Bramow für Rudolf Schmidt.
- Nr. 0 304 953 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Sfm Rostock für Johannes Ciesza.
- Nr. 0 187 422 gültig bis 1. 2. 53, ausgestellt v. Bf Kröpelin für Kurt Westendorf.
- Nr. 0 188 195 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bm Teterow für Günther Gerhard.
- Nr. 0 188 146 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Rba Güstrow für Friedrich Buckmann.
- Nr. 0 188 260 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Ga Güstrow für Marga Christner.
- Nr. 0 314 309 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Ga Güstrow für Richard Reeps.
- Nr. 0 145 949 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bf Güstrow für Friedrich Frehse.
- Nr. 0 144 313 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bf Güstrow für Fritz Rautenberg.
- Nr. 0 312 907 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bf Güstrow für Gustav Danielczik.
- Nr. 0 314 406 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Waren/Müritz für Hans Karl.
- Nr. 0 187 911 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Waren/Müritz für Manfred Karl.
- Nr. 031 447 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Waren/Müritz für Manfred Wagenknecht.
- Nr. 0 187 868 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Waren/Müritz für Joseph Kowanda.
- Nr. 0 851 872 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Waren/Müritz für Siegfried Henseleit.
- Nr. 0 188 072 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bf Bützow für Franz Lewandowski.
- Nr. 0 312 395 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Güstrow für Ute Perschon.
- Nr. 0 312 207 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Güstrow für Günter Peters.
- Nr. 0 312 407 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Güstrow für Emil Ehmke.
- Nr. 0 312 240 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Güstrow für Kurt Grunwald.
- Nr. 0 312 165 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Güstrow für Erich Grunwald.
- Nr. 0 312 455 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bw Güstrow für Lothar Müller.
- Nr. 0 314 582 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bm Güstrow für Bruno Kloskowski.
- Nr. 306 539 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Ga Wismar für Dietrich Kollatsch.
- Nr. 306 542 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Ga Wismar für Horst Kohls.
- Nr. 306 540 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Ga Wismar für Paul Krüger.

Von den Sowjetmenschen die Meisterung der Technik erlernen,
heißt, rascher unser eigenes Leben verbessern!

Nr. 0 145 650 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bf Parchim für Gerd Beckmann.
 Nr. 0 302 119 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bm Bad Kleinen für Franz Stuhlmacher.
 Nr. 0 302 117 gültig bis 29. 2. 52, ausgestellt v. Bm Bad Kleinen für Franz Michalski.
 Nr. 309 228 gültig bis 28. 2. 52, ausgestellt v. Bf Wismar für Axel Brühhaber.
 Nr. 023 386 gültig bis 19. 7. 52, ausgestellt v. Bf Wildpark für Hans Dummer.
 Nr. 249 947 gültig bis 10. 5. 53, ausgestellt v. Rba 6 für Werner Döring.
 Nr. 0 102 074 gültig bis 8. 5. 53, ausgestellt v. Bw Ostbf für Paul Fröhlich.
 Nr. 916 746 gültig bis 11. 7. 52, ausgestellt v. Bf Seddin für Günter Hacke.
 Nr. 863 092 gültig bis 22. 7. 52, ausgestellt v. Raw „7. Okt.“ Zwickau für Ehrig Seidel.
 Nr. 264 878 gültig bis 25. 5. 54, ausgestellt v. Raw „Wilhelm Pieck“ Chemnitz für Horst Hückel.
 Nr. 0 082 861 gültig bis 13. 3. 52, ausgestellt v. Raw Potsdam für Werner Stelter.

Personen, die im widerrechtlichen Besitz dieser Ausweise angetroffen werden, sind der Volkspolizei zu übergeben.

Künftig ist von den Personalabteilungen der Rbden und Rawe bei Ungültigkeitserklärungen von Dienstaussweisen der oben angegebene einheitliche Text zu verwenden, damit unnötige Korrekturen vermieden werden.

Letztmalig wird darauf hingewiesen, daß das Ausstellen, Überwachen und Einziehen (für ungültig erklären) von Dienstaussweisen nur Angelegenheit der Personalabteilung ist. Die Abt. Reiseverkehr bei den Rbden kann lediglich Freifahrtausweise für ungültig erklären, aber keine Dienstaussweise.

(161.2/145/52 v. 15. 4. 52)

gez. Jonack

Betr.: Verlust von Dienstaussweisen

Cottbus 95

Die nachstehend aufgeführten Dienstaussweise werden für ungültig erklärt:

Nr. 254 717 gültig bis 31. 12. 1953, ausgestellt für den Bahnunterhaltungsarbeiter Werner Tondara, Bm Hohenbocka.
 Nr. 0 119 740 gültig bis 31. 12. 1952, ausgestellt für den Gleisarbeiter Gustav Koschmann, Bm Senftenberg.

Personen, die im widerrechtlichen Besitz dieser Ausweise angetroffen werden, sind der Volkspolizei zu übergeben.

(161/162 P 7 v. 18. 4. 52 / 12 28)

Betr.: Sperrung von Dienstaussweisen

Erfurt 118

Folgende Dienstaussweise werden für ungültig erklärt:

Nr. 0 111 979 ausgestellt für den Lokheizer Fritz Fugmann, Bw Meinigen.
 Nr. 0 112 609 ausgestellt für die Rb-Angestellte Bärbel Waschlewski, Bm Krossen.
 Nr. 0 185 318 ausgestellt für den Ww Hermann Großmann, Bf Arnstadt Hbf.
 Nr. 196 099 gültig bis 22. 5. 1953, ausgestellt für den Rang-Arbeiter Stanislaus Kujawa, Bf Gera Hbf.
 Nr. 924 324 gültig bis 31. 10. 1953, ausgestellt für den Kwf Franz Schleupner, Kbw Erfurt.
 Nr. 924 316 gültig bis 31. 10. 1953, ausgestellt für den Kwf Alfred Schultheiß, Kbw Erfurt.
 Nr. 0 332 378 gültig bis 25. 7. 1953, ausgestellt für den Fahrladeschaffner Willy Martin, Bf Gera Hbf.
 Nr. 001 431 ausgestellt für den Betriebsjunghelfer Wolfgang Priemer, Bf Weißenfels.
 Nr. 117 826 gültig bis 31. 5. 1952, ausgestellt für die Rb-Angestellte Elfriede Brühl, Bf Ronneburg (Thür.)
 Nr. 791 488 gültig bis 30. 6. 1953, ausgestellt für den Ladeschaffner Kurt Bunke, Bf Weißenfels.
 Nr. 0 077 356 ausgestellt für die Rb-Angestellte Christa Faulhaber, Bf Gera Hbf.
 Nr. 0 354 601 ausgestellt für die Rb-Angestellte Ruth Knauer, Bf Gera Hbf.
 Nr. 0 184 147 ausgestellt für den Rb-Angestellten Gustav Rietenbach, Fkv Erfurt.

Nr. 158 778 gültig bis 12. 7. 1953, ausgestellt für den Dreher Gerhard Leidel, Bw Saalfeld/S.

Personen, die im widerrechtlichen Besitz dieser Ausweise angetroffen werden, sind der Volkspolizei zu übergeben.
 (161 P 2a v. 22. 3. 52 / 482)

Betr. Verlust von Dienstaussweisen

Halle 130

Nachstehender Dienstaussweis ist in Verlust geraten und wird hiermit für ungültig erklärt:

Nr. 42 015 ausgestellt auf den Namen Ernst Holzlehner, Rbd Halle, Abt. IX/X. Vorgenannter Ausweis ist bei Vorzeigung sofort einzuziehen und mit den Personalien des Vorzeigers an die Rbd Halle, Abt. XVI, einzusenden.

(161 P 17 v. 24. 3. 52 / 14 87)

gez. Bornberg

Betr. Verlust von Dienstaussweisen

Halle 131

Nachstehende Dienstaussweise werden für ungültig erklärt:

Nr. 0 212 857 ausgestellt für Horst Kreßmann, Güterbf Halle.
 Nr. 0 215 322 ausgestellt für Harry Javcak, Bahnbetriebswerk G Halle.
 Nr. 0 132 196 ausgestellt für Fritz Ihme, Stm Dessau.
 Nr. 0 049 498 ausgestellt für Hermann Kunert, Rba Wittenberg.
 Nr. 0 050 383 ausgestellt für Otto Ristock, Ga Bitterfeld.
 Nr. 0 037 778 ausgestellt für Kurt Seidel, Bahnbetriebswerk Oberröblingen aS.
 Nr. 0 052 465 ausgestellt für Christa Weißkopf, Bw Merseburg.
 Nr. 0 211 123 ausgestellt für Margot Wichman, Bw Merseburg.

Personen, die im widerrechtlichen Besitz dieser Ausweise angetroffen werden, sind der Volkspolizei zu übergeben.

(161 P 11 v. 26. 3. 52 / 14 87)

Betr. Belohnung

Magdeburg 134

Am 14. 2. 52 rollten auf der abschüssigen Strecke Eilsleben-Völpke infolge unsachgemäßer Behandlung eines Arbeitszuges vier beladene Wagen ab. Der Versuch, die Wagen im Bf Völpke (Kr Haldensleben) aufzuhalten, mißlang und die Wagen liefen nach dem Kohlenbahnhof weiter. Der dort mit dem Reinigen der Weichen beschäftigte Weichenwärter König übersah die Gefahr und lenkte die Wagen durch Umstellen einer Weiche auf den Prellbock. Er hat damit einen folgeschweren Unfall abgewendet und wurde für sein umsichtiges Verhalten mit DM 80,— belohnt. gez. Laux
 (12 B 5 Bu v. 29. 3. 52 875/11 63)

Magdeburg 135

Betr.: Verlust von Dienstaussweisen

Magdeburg 71

Die nachstehend aufgeführten Dienstaussweise werden für ungültig erklärt:

Nr. 220 916 ausgestellt für den Rangierer Kurt Ständer vom Bf Mg-Hbf.
 Nr. 221 036 ausgestellt für die Rb-Angest. Frau Charlotte Stietzel vom DHL Mg-Hbf.
 Nr. 403 375 ausgestellt für den Rb-Angest. Hans Büchner vom Bf Sandersleben.
 Nr. 404 292 ausgestellt für den Gep.-Arb. Fritz Schadwinkel von der Fka u. Gepa Mg-Hbf.
 Nr. 925 953 ausgestellt für den Lokführer Richard Kirschner vom Bw Mg-Rothensee.
 Nr. 154 627 ausgestellt für die Rb-Angest. Lieselotte Karowski vom Bw Mg-Rothensee.
 Nr. 150 855 ausgestellt für den Schlosser Wilhelm Prutschke vom Bw Wernigerode-Westertor.
 Nr. 086 127 ausgestellt für den Rgl. Wolfgang Hamel vom Bf Nordhausen Nord.
 Nr. 360 625 ausgestellt für den Rb-Angest. Erich Schmuhl vom Bf Biendorf.
 Nr. 220 299 ausgestellt für den Lokheizer Friedrich Speer vom Bw Aschersleben.

Personen, die im widerrechtlichen Besitz dieser Ausweise angetroffen werden, sind der Volkspolizei zu übergeben.

(161 P 7 Pa v. 8. 4. 52 / 415)

gez. Kunhold

Werk tätige in Stadt und Land ! Alle Kraft für die Erfüllung unseres großen Fünfjahrplanes, des Planes des Friedens, der Einheit und des Wohlstandes !

Belohnung

Schwerin 85

Dem Zugführer Heinrich Peters, Hbf Schwerin/M, wurde für besondere Aufmerksamkeit bei der Entdeckung eines Schienenbruches eine außerordentliche Belohnung gewährt.

(Vpr [121] A 16 Pbsch v. 1. 3. 52 / F 1470) gez. Ständer

Belohnung

Schwerin 86

Für besondere Aufmerksamkeit zur Verhinderung eines größeren Betriebsunfalles ist dem Posten 97 — Herrn

Albert Labs, Bf Hagenow Land — eine außerordentliche Belohnung gewährt worden.

(Pr [121] A 5 Pbsch v. 18. 3. 52 / F 1458) gez. Schramm

Belohnung

Schwerin 87

Dem Rangiermeister Emil Dümke und dem Rangierer Alfred Richter (Gbf Rostock) wurden für entschlossenes Handeln beim Brand einer Wagenladung eine außerordentliche Belohnung gewährt. Ein größerer Brandschaden konnte durch ihren Einsatz verhindert werden.

(Pr [121] A 5 Pbsch v. 25. 3. 52 / F 1458) gez. Schramm

XVII. Mitteilungen

Reichsbahn-Kleiderkasse

— Hauptleitung —

Dresden

Betr.: Reichsbahn-Kleiderkasse; Dresden 182

hier: Beiträge und Beitragsabrechnung

Die in Anlage B zu Mitteilungsblatt 2/52 aufgeführten Vordrucke „Abrechnung der Berufskleiderbeiträge“ und Meldungen der Zu- und Abgänge werden den Reichsbahnstellen demnächst von ihrem Drucksachenlager **ohne Anforderung** zugestellt.

Bei Überweisung der Beiträge an die Hauptleitung der Reichsbahn-Kleiderkasse auf Konto 12018 bei der Eisenbahnverkehrskasse Dresden ist der Name der überweisenden Dienststelle **ungekürzt** — nicht in telegrafischer Abkürzung — anzugeben.

Mit Einführung des neuen Beitrags-Einhebeverfahrens wird der Beitrag nicht wie bisher im voraus, sondern entsprechend dem Bruttoverdienst jeweils für den laufenden Monat einbehalten.

Der in der Lohn-Gehaltsliste Dezember 1951 einbehaltene für Monat Januar 1952 bestimmt gewesene Beitrag wird von den Bezirks-Kleiderkassen im Laufe des Jahres 1952 auf die Kontokarten übertragen. Zu diesem Zweck werden die Bezirks-Kleiderkassen zu gegebener Zeit die Beitragslisten von den Reichsbahnstellen kurzfristig anfordern.

Es sind somit von jedem Beschäftigten, der am 1. 1. 1952 berufskleidungspflichtig war oder von diesem Zeitpunkt ab in die Kleiderkasse aufzunehmen ist, ent-

sprechend seinem Bruttoverdienst, Berufskleiderbeiträge ab Monat **Januar 1952** einzubehalten. Reichsbahnstellen, die anders verfahren haben, heben fehlende Beiträge nach.

Da bei den Beschäftigten, die bereits vor dem 1. 1. 1952 dienstkleidungspflichtig waren, durch den Beitrag aus der Lohnliste Dezember 1951 die Spalte „Januar“ der Beitragsliste in Anspruch genommen wurde, ist im Jahre 1952 der nach dem neuen Einhebeverfahren für Januar und die folgenden Monate einzubehaltende Beitrag in der Spalte des nachfolgenden Monats der Beitragsliste durch einen Schrägstrich kenntlich zu machen. Das bedeutet jedoch nicht, daß der Beitrag im voraus einbehalten wurde. Der Dezember-Beitrag ist in Spalte 2 „Zusammen aus Spalte 4“ der Beitragsliste durch Schrägstrich auszuweisen.

Mit Zustimmung der GdR sind, neben den Lohnprüfern, der Geschäftsführer oder ein von ihm Beauftragter der Bezirks-Kleiderkasse berechtigt, die ordnungsgemäße Einbehaltung der Beiträge bei den Reichsbahnstellen zu überprüfen und zugleich etwaige Zweifelsfragen des neuen Kleiderbeitrag-Einhebeverfahrens zu klären.

gez. Schumann

Betr.: Versteigerung von Fundsachen Berlin 303

Die nächste Versteigerung von Fundsachen findet vom 3. 6. 52 bis 5. 6. 52, ab 10 Uhr in den Räumen der Hauptfundsammelstelle statt.

Hauptfundsammelstelle der Rbd Berlin
Bf Alexanderplatz



XVI. Personal

			Seite				Seite
GdR	746	Ungültige Dienstausweise	162	Magdeburg	134	Belohnung	163
Cottbus	95	Verlust von Dienstausweisen	163		135	Verlust von Dienstausweisen	163
Erfurt	118	Sperrung von Dienstausweisen	163	Schwerin	85	Belohnung	164
Halle	130	Verlust von Dienstausweisen	163		86	Belohnung	164
	131	Verlust von Dienstausweisen	163		87	Belohnung	164

XVII. Mitteilungen

			Seite
Dresden	182	Reichsbahn-Kleiderkasse	164
Berlin	303	Versteigerung von Fundsachen	164



SECRET



SECRET